NOSTOP

Periodico FILT-CGIL Nazionale

Numero 94 - maggio 2017 Euro 2.00

Bubble
on
Circus

JUPITER

JUPITER

SOMMARIO

Primo Piano 2

Una ‘manovrina’ *senza* lavoro e sostegno alla domanda

Tempo Presente 3

La sfida previdenziale

L’intervista a Cristina Settimelli

L’intervista a Michele De Rose

Le acque reflue, queste sconosciute

La sicurezza dei lavoratori nel sistema delineato dal D.Lgs. 231/2001

In Linea 11

Taranto riparte dal porto

A Genova il commercio marittimo va forte

La riorganizzazione del TPL in Piemonte e le clausole sociali

Quale futuro per il TPL in Emilia Romagna?

Nel futuro del trasporto pubblico c’è il futuro di Milano

Artoni: una vicenda intollerabile

Spazio Aperto 25

La nuova forma della città contemporanea

L’eredità di Expo *diventa* opportunità per Milano

L’intervista a Laura Bertulessi

Sguardi e Traguardi 33

Preziose *di ieri e di oggi*

Qui a Ramallah

Finestre 37

“Tante piccole sedie rosse” di Edna O’Brien

Immagini 39

Un palcoscenico sotto le stelle

Il servizio fotografico è stato realizzato da Franco Mammana
franco.mammana@fastwebnet.it

Una ‘manovrina’ *senza* lavoro e sostegno alla domanda

di Alessandro Rocchi, Segretario Generale Filt-Cgil

Il decreto legge di correzione dei conti pubblici contiene anche operazioni che riguardano i trasporti. L’acquisizione di Anas da parte del Gruppo FS Italiane, il trasporto pubblico locale e Alitalia. Come Filt siamo al lavoro per tentare di apportare miglioramenti al decreto.

Il decreto legge n. 50 dello scorso 24 aprile, che contiene la cosiddetta manovra correttiva dei conti pubblici, nasce originariamente per correggere di 3,4 miliardi di euro i saldi di finanza pubblica italiana sul consuntivo 2016.
Come spesso avviene nel nostro Paese, però, il provvedimento ha assunto, già nella fase di elaborazione preliminare, le caratteristiche di “provvedimento omnibus” ed alle azioni per la correzione dei saldi si è aggiunta una lunga serie di altre cose.
Il decreto legge che ha così iniziato l’iter parlamentare, la cui conversione in legge deve avvenire entro 60 giorni dalla pubblicazione in G.U., ha quindi necessitato di quasi un mese tra la riunione del Consiglio dei Ministri che l’ha varato ed il completamento della stesura del testo definitivo inviato al Parlamento. Per la parte direttamente riferita alla correzione di bilancio, il decreto ha ricevuto una sorta di semi via-libera dalla Commissione e dal Consiglio dei Ministri dell’Unione Europea, che ne hanno rinviato la valutazione definitiva immediatamente a valle della conversione in legge.
Il decreto ha inglobato, infine, altri contenuti, per molti dei quali il Governo ha estratto le proposte da pezzi di vari altri provvedimenti già in discussione in Parlamento, in qualche caso da molto tempo.
Considerando il quadro di finanza pubblica e gli ulteriori orientamenti di fondo di politica economica approvati dal Parlamento a inizio marzo con il Documento di Economia e Finanza (DEF) per l’anno 2017, con la manovra correttiva contenuta in questo decreto legge (efficacemente denominata “manovrina” da molti media), appare assai difficile che nei prossimi mesi possa essere modificato il giudizio complessivo della Cgil sulle scelte di politica economica del Governo. I grandi assenti restano il lavoro e, conseguentemente, il sostegno della domanda.
Più nello specifico, il decreto legge contiene alcune operazioni che riguardano direttamente i trasporti.
La prima riguarda l’acquisizione della proprietà di Anas da parte del Gruppo FS Italiane. Un’operazione sulla quale, in termini generali, la Filt-Cgil ha da tempo e in più occasioni espresso parere favorevole. Pur non rappresentando, né in Europa, né nel mondo, un modello particolarmente diffuso, la creazione in Italia di un soggetto unico di committenza, progettazione e, in qualche caso, di gestione delle infrastrutture di trasporto può delineare prospettive potenzialmente positive, può accelerare la realizzazione delle opere, può rappresentare un’importante opportunità nelle costruzioni e può favorire lo sviluppo delle attività all’estero.
Al di là delle dichiarazioni pubbliche del Governo, il decreto legge si limita però, al momento, a descrivere un primo quadro generale che, seppure certamente utile e sostanzialmente condivisibile, rinvia a provvedimenti successivi la soluzione di almeno tre nodi fondamentali. Il primo è l’individuazione della fonte di finanziamento propria di Anas che impedisca al nuovo soggetto societario di essere collocato nell’ambito e con i vincoli della finanza pubblica. Il secondo è il gigantesco contenzioso tra Anas e costruttori. Il terzo è l’innesto dell’operazione nella procedura ancora non completamente chiarita, soprattutto per modalità e tempi, della parziale quotazione in borsa di Ferrovie dello Stato Italiane.
La seconda operazione del decreto legge, che riguarda direttamente i trasporti, si riferisce al trasporto pubblico locale. In questo caso, oltre al rinvio a successivi atti normativi (tratto evidentemente comune alle operazioni qui descritte), per la Filt-Cgil i contenuti del decreto legge presentano diversi punti critici. I principali dei quali si riferiscono al ruolo eccessivo assegnato all’Autorità di Regolazione dei Trasporti relativamente alle procedure per l’affidamento dei servizi, alla notevole frammentazione dei lotti, che sarà confermata più o meno sui livelli attuali per effetto dei parametri previsti per il loro dimensionamento, alla transizione troppo rapida per il passaggio dei corrispettivi dei contratti di servizio al regime dei costi standard, alla debolezza delle norme di tutela sociale previste, soprattutto per quanto riguarda la salvaguardia della contrattazione collettiva di livello aziendale.
Un’altra operazione, infine, si riferisce, integrata peraltro da ulteriori provvedimenti specifici, al commissariamento “speciale” di Alitalia e al varo del previsto ponte pubblico che ne garantisca la continuità operativa e gestionale nel corso della gestione commissariale. Si tratta di un’operazione straordinaria, il cui possibile sbocco è tuttora assai incerto, destando grandi preoccupazioni.
A differenza delle altre tre operazioni riguardanti i trasporti e contenute nel decreto, non si tratta di un intervento regolatorio, bensì di una procedura di carattere aziendale rigidamente disciplinata dalla legge, in quanto rientrante, seppure con alcune importanti specificità, nella “famiglia legislativa” delle procedure fallimentari. Una vertenza aziendale, quindi, ma di natura strategica per i suoi contenuti industriali e finanziari, in un settore particolarmente competitivo a livello globale quale quello del trasporto aereo.
La Filt, in stretto rapporto con la Cgil, è fortemente impegnata nel tentativo di apportare, nel corso dell’iter parlamentare di conversione in legge, qualificanti miglioramenti al decreto legge sulle prime due operazioni e, per Alitalia, a individuare soluzioni che, nell’immediato, la facciano sopravvivere a questa ennesima crisi e che, in prospettiva, traccino una traiettoria di consolidamento per lo sviluppo.

La sfida previdenziale

di Roberto Ghiselli - Segretario Confederale CGIL

Due anni fa, il sindacato confederale ha avviato, sul tema pensionistico, una vertenza che prefigura un'idea di previdenza organica, all'interno della quale si ritrovano tutte le generazioni e tutti i percorsi professionali. In seguito, si è aperto un confronto con il Governo che ha portato al verbale del 28 settembre 2016. Di recente, si è avviata la seconda fase del confronto che, con molta incertezza, dovrebbe portare a riprendere tante questioni aperte, ampliandone gli ambiti.

La questione previdenziale è una sfida che il sindacato ha voluto rilanciare, consapevole che la riforma Fornero ha rappresentato non solo una ferita, ancora aperta, con il mondo del lavoro ma anche una decisione sbagliata e iniqua. Infatti, caricando sul sistema previdenziale il maggiore onere per la tenuta dei conti pubblici, prefigura, per i lavoratori italiani, una prospettiva fra le più pesanti in Europa.

Il sindacato confederale ha deciso, due anni fa, di aprire sul tema pensionistico una vertenza e la piattaforma elaborata è stata alla base di diverse iniziative di mobilitazione.

La piattaforma prefigura un'idea di previdenza organica, all'interno della quale si ritrovano tutte le generazioni e tutti i percorsi professionali. Un impianto che tiene conto della sostenibilità del sistema, anche in prospettiva, ma determina un rapporto stretto fra le politiche previdenziali e quelle assistenziali, fra la contribuzione e la fiscalità generale.

Il confronto che in seguito si è aperto con il Governo, il primo in questa stagione politica dopo la teorizzazione della disintermediazione e la negazione di un ruolo confederale al sindacato, ha rappresentato una novità e il verbale, sottoscritto il 28 settembre 2016, contiene alcuni elementi importanti, anche se ancora insufficienti.

Il verbale prevede due fasi negoziali.

La prima, che contiene le misure urgenti da inserire nella legge di bilancio 2017, prefigura: l'estensione e l'incremento del valore della cosiddetta quattordicesima per le pensioni più basse; la ricongiunzione non onerosa per chi ha versato in diverse Casse previdenziali; il superamento strutturale delle penalizzazioni per chi andrà in pensione prima dei 62 anni e alcuni interventi a favore dei lavoratori impiegati in lavori gravosi.

La prima fase prevede anche l'introduzione dell'APE (Assegno Pensionistico Anticipato) volontaria, un prestito bancario con garanzia pensionistica, cui potrà accedere chi ha più di 63 anni e vent'anni di contributi. Su questa misura la Cgil ha, fin dall'inizio, espresso le proprie riserve in quanto l'uscita anticipata dal lavoro sarà sostanzialmente pagata dal lavoratore, sul quale graverà per vent'anni l'onere della restituzione della rata del prestito, con l'aggiunta degli interessi e del costo dell'assicurazione contro il rischio della premorienza.

Gli altri due strumenti previsti, che sono l'APE sociale e gli interventi per i lavoratori precoci, costituiscono, invece, una prima risposta al problema dell'anticipo pensionistico, rispettivamente per chi ha almeno 63 anni di età e 30 anni di contributi (36 per chi svolge lavori gravosi) e per chi ha 41 anni di contributi a prescindere dall'età, e che si trovano, in entrambi i casi, nelle condizioni di essere disoccupato per licenziamento o invalido, di assistere famigliari non autosufficienti o di svolgere attività gravose.

Fra le diverse attività gravose, si possono ricondurre ai settori dei trasporti e della logistica quelle dei conduttori di mezzi pesanti, di gru e di treni, il personale viaggiante, i facchini e gli addetti alla movimentazione della merce (oltre alle attività considerate usuranti, come gli autisti del trasporto pubblico).

I ritardi con cui il Governo sta procedendo nell'attivazione dei decreti attuativi lasciano nell'incertezza decine di migliaia di lavoratori e allungano le scadenze.

La limitatezza della platea di riferimento, in particolare per quanto concerne quella dei lavori gravosi, i diversi criteri restrittivi e le limitate risorse messe a disposizione (circa 650 mila euro fra i due strumenti, nel 2017) ci fanno considerare questi interventi una prima risposta a un'esigenza più ampia. Come, ad esempio, il caso dei marittimi, esclusi irragionevolmente dai lavori gravosi.

La seconda fase di confronto che, con molta incertezza, si è avviata di recente dovrebbe portare a riprendere molte di queste cose, ampliandone gli ambiti.

In particolare, si discuterà della flessibilità in uscita, della diversa aspettativa di vita media per attività svolta, del riconoscimento dei lavori di cura, del rafforzamento della previdenza complementare e della rivalutazione delle pensioni in essere. In primis, si dovrebbe parlare di pensione contributiva, di garanzia per chi, soprattutto giovani, svolge lavori discontinui, poveri, a bassa contribuzione. Gli incontri tenuti sino ad ora hanno evidenziato, però, una indeterminatezza nelle intenzioni dell'esecutivo, sia per quanto concerne le risorse da mettere a disposizione di questa seconda fase, sia nel merito delle singole questioni. E la discussione che ha accompagnato la definizione del Def conferma questa preoccupazione.

Il ritardo nell'attuazione completa delle misure previste nella prima fase, le incertezze legate alla seconda e gli innumerevoli problemi ancora aperti ci devono indurre a tenere alta l'attenzione e dare continuità all'iniziativa di mobilitazione unitaria a sostegno della piattaforma, che per noi continua ad avere tutta la sua validità. Dobbiamo pertanto rafforzare il rapporto con i lavoratori e i pensionati, attraverso l'impegno di tutte le strutture, nazionali e territoriali, confederali e di categoria.

L'intervista Cristina Settimelli

Segretaria nazionale Filt-Cgil

Ci fai una breve presentazione di te?
Sono nata a Calenzano in provincia di Firenze, il 31 luglio di 56 anni fa. Ho un compagno e una figlia che vivono a Sesto Fiorentino. La mia prima attività lavorativa si è svolta presso una scuola materna privata in qualità di insegnante e, dopo quattro anni di questa entusiasmante esperienza, ho scelto, per necessità economiche, di andare a lavorare come operaia presso un'azienda produttrice di materiale rotabile per le Ferrovie dello Stato, nella quale sono rimasta per 12 anni. Qui è avvenuto il mio incontro con il mondo sindacale e precisamente con la Fiom-Cgil e da lì è iniziato il mio percorso sindacale che oggi mi vede, dopo esperienze in varie categorie, approdare alla Filt Nazionale.

Il segretario generale, presentando la tua candidatura in segreteria nazionale, ti ha definito, tra l'altro, un'esperta contrattualista. Quali sono le esperienze di contrattazione cui tieni di più?
Difficile dire quali sono le esperienze di contrattazione cui tengo di più, perché ogni esperienza contrattuale sia difensiva che espansiva mi ha insegnato qualcosa e mi ha permesso di essere quella che sono anche sul piano personale, oltre che su quello contrattuale. Forse, tra tante, se dovessi scegliere, ne privilegerei due. La prima, difensiva, che ci ha permesso come Filtea-Cgil di Firenze e di Prato, a fronte del persistere della crisi del settore moda in Toscana, con pesanti ripercussioni sull'occupazione in particolare di quella femminile e col rischio di perdere quel saper fare e quelle competenze preziose per il territorio e per il made in Italy, di aprire una vertenza impegnativa che ha coinvolto le istituzioni approdando poi al Ministero, consentendoci di inventarci lo strumento della "cassa integrazione in deroga" che poi, nel tempo, è divenuto uno strumento utile per tutti i settori a livello nazionale.
La seconda, riguarda la contrattazione di secondo livello in un'azienda importante del mondo della moda come Gucci, che ci ha permesso di costruire accordi innovativi su molti fronti, a partire da un nuovo sistema di inquadramento dei lavoratori, basato non più sulle mansioni ma sulle competenze: ampliamento di diritti per tutti i lavoratori; Responsabilità Sociale d'Impresa e avvio della contrattazione di filiera per l'indotto Gucci.

Partecipando all'Assemblea Generale, che prima impressione ti sei fatta della nostra categoria?
Partecipando all'Assemblea Generale ho avuto un'ottima impressione della categoria. Ho assistito, dalla relazione del Segretario Generale agli interventi del gruppo dirigente nel suo insieme, a un dibattito puntuale e attento agli scenari politici, economici del nostro paese e alle ricadute che essi producono nel mondo del lavoro e più precisamente in categoria. Insomma, una Filt coesa al suo interno che discute nel merito, cosa non scontata di questi tempi.

Tra le tue deleghe in segreteria nazionale figurano le Politiche di Genere e Pari Opportunità. A che punto siamo su questi temi?
Sulla questione riguardante la politica di genere e le pari opportunità potrei cavarmela con una battuta, dicendo che siamo ancora nella fase del "Gambero" e cioè per ogni passo fatto in avanti, ne facciamo almeno tre indietro. Purtroppo, il nostro Paese è fortemente in ritardo su questi temi, essendo ancora un Paese pervaso da una cultura maschilista un po' a tutti i livelli. Indubbiamente c'è ancora tanto da fare e i cambiamenti culturali richiedono molto tempo. Certo, il perdurare della crisi economica non aiuta, anzi ha prodotto un profondo arretramento delle condizioni di tutti, ma sicuramente l'arretramento è stato maggiore per la condizione femminile. Sembra quasi che alcuni temi, tra cui appunto le politiche di genere e delle pari opportunità, nella testa di chi fa politica, ma non solo, siano temi da periodi di "vacche grasse", non comprendendo che le donne, con le loro mille sfaccettature, sono una risorsa per la società, per l'economia e per l'insieme del paese.
Anche nelle giovani generazioni, che sono e dovrebbero essere la speranza del nostro paese, vedo molto disorientamento perché manca loro un modello di riferimento anche su questo tema e molti tendono a ripiegarsi sui modelli tradizionali famigliari che conoscono, in cui il ruolo della donna è legato a stereotipi culturali arretrati.

L'intervista Michele De Rose

Segretario nazionale Filt-Cgil

Come nuovo segretario nazionale che proviene dalla Filt, sei più conosciuto in categoria di Cristina Settimelli. Come ci tieni a presentarti?

Se mi è consentito, userei una metafora calcistica. Io mi considero un mediano alla vecchia maniera, capace di svolgere un lavoro utile a tutta la squadra (la Filt) a partire dallo spogliatoio (la Segreteria) e poi in campo (contrattare con le controparti e dialogare con i dirigenti, i quadri e i lavoratori) e, se necessario, dare una pulita al terreno di gioco. Perché, per scalare l'Himalaya, ci vogliono tanti sherpa che aiutano i Messner di turno a conquistare la vetta.

Il segretario generale, presentando la tua candidatura in segreteria nazionale, ti ha definito, come Cristina, un esperto contrattualista. Quali sono le esperienze di contrattazione a cui tieni di più?

L'esperienza della stipula dei Ccnl ha il suo fascino, che io ho provato a vario titolo in questi anni in CGIL. Una negoziazione complessa e difficile, articolata in varie fasi che si può protrarre anche diversi anni, sino all'agognata firma del Contratto Nazionale, che rappresenta ancora la sola tutela, normativa ed economica per diversi milioni di lavoratori del nostro Paese.

Ma l'esperienza di contrattazione che più mi piace ricordare è quella legata alla vertenza Castelfrigo, che mi ha impegnato nei primi mesi del 2016. Una vicenda nella quale, per la prima volta, si è sottoscritto un accordo di filiera che coinvolge più categorie e ridà dignità ai lavoratori degli appalti, in un contesto difficile qual è quello della cooperazione nel settore delle carni nella provincia di Modena. La sera dell'accordo in Prefettura rimarrà scolpita in modo indelebile nella mia mente. Dopo dieci giorni di presidi e scioperi in azienda, al freddo e sotto una pioggia gelata, al nostro arrivo nella Camera del Lavoro di Castelnuovo Rangone, ricordo le facce dei lavoratori, un misto di incredulità e gratitudine che mi hanno riempito il cuore per i mesi successivi e hanno rafforzato in me le ragioni che stanno alla base di questo impegno nell'attività sindacale.

Che impressione hai della nostra categoria, osservandola adesso dalla segreteria nazionale?

Non posso rispondere a questa domanda, facendomi forte dell'esperienza vissuta, visto che è passato troppo poco tempo da quando ne faccio parte. Però posso esprimere un'opinione da veterano della Filt ai vari livelli della categoria. Sarà un'esperienza complessa e articolata, vista la presenza di settori che afferiscono alla spesa pubblica e di settori completamente legati al privato, ma proprio queste caratteristiche suscitano la curiosità di misurarsi con tali sfide e conferiscono a questa categoria il fascino particolare che la contraddistingue.

In segreteria nazionale, ti andrai a occupare del Dipartimento Trasporto Persone Terra, dunque principalmente di Trasporto Pubblico Locale e di Attività Ferroviarie. Quale priorità vedi per questi settori?

Per quando concerne il TPL, sicuramente la prima sfida che ci attende è quella legata all'annunciata, ennesima, riforma legislativa del settore, che modifica, per l'ennesima volta, il quadro normativo ed economico del settore. Per quando riguarda il Trasporto Ferroviario, vedo come priorità il piano industriale del Gruppo FS Italiane e la possibile quotazione in borsa.

Ma vorrei ricordare a tutti noi che la vera sfida che ci attende in questi due settori è la costruzione del Contratto unico della Mobilità.

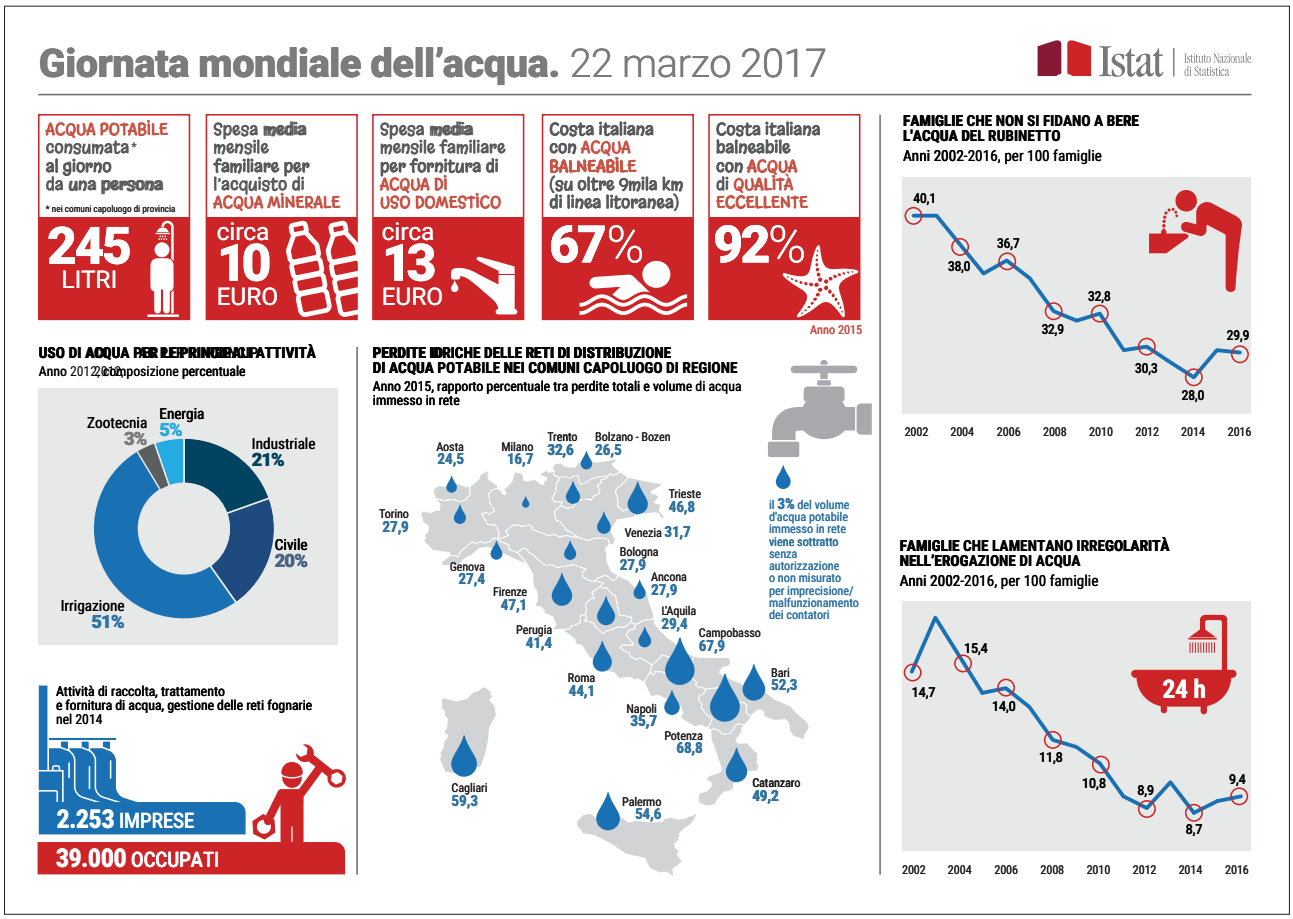
Ci racconti un aneddoto della tua esperienza sindacale?

Correva l'anno 2009 ed eravamo impegnati in una difficile vertenza con un Comune dell'Emilia-Romagna sulla riorganizzazione degli uffici comunali e, dopo l'ennesimo confronto infruttuoso, si decise che era arrivato il momento di usare la mossa del cavallo, che contraddistingue nel gioco degli scacchi una mossa un po' ardita. Decisi, infatti, di commissionare a un'agenzia pubblicitaria una vignetta che descriveva in modo inequivocabile la posizione del Sindaco di quel Comune. Il giorno dopo la pubblicazione della vignetta sul giornale locale, ricevetti una telefonata dal primo cittadino che, pur non apprezzando il metodo, aveva deciso che fosse arrivato il momento di chiudere la vicenda. Tutto questo a riprova che alcune volte vale più un messaggio diretto che tante arzigogolate tesi.

Le acque reflue, queste sconosciute

di Simona Fabiani, Responsabile politiche per il clima e l'ambiente - CGIL nazionale

Il 22 marzo, come ogni anno, si è celebrata la giornata mondiale dell'acqua, istituita dall'ONU. Il tema di quest'anno era le acque reflue: "A livello globale, la stragrande maggioranza delle acque reflue dalle nostre case, dalle città, dall'industria e dall'agricoltura rifluiscono in natura senza essere trattati o riutilizzati, inquinano l'ambiente e perdono preziose sostanze nutritive e altri materiali recuperabili. Invece di sprecare le acque reflue, abbiamo bisogno di ridurle e riutilizzare", contribuendo a realizzare l'"obiettivo 6" di sviluppo sostenibile: dimezzare la percentuale di acque reflue non trattate e aumentare il riciclo dell'acqua e il riutilizzo sicuro.
In materia di acque reflue il nostro paese ha molto da fare, essendo sottoposto a tre procedure d'infrazione nel settore idrico, per due delle quali la Corte di Giustizia europea ha già formulato un primo pronunciamento di condanna (2004/2034 e 2009/2034) per la cattiva applicazione della Direttiva



91/271/CEE relativa al trattamento delle acque reflue urbane. Tale direttiva attiene alla raccolta, al trattamento e allo scarico delle acque reflue generate da agglomerati urbani e da alcuni settori industriali e prevede che tutti gli agglomerati al di sopra dei 2.000 abitanti equivalenti siano provvisti di rete fognaria e impianti depurativi, indicando modalità e tempi di adeguamento.
La procedura d'infrazione 2004/2034 riguarda 81 agglomerati urbani localizzati in 7 Regioni: Abruzzo, Calabria, Campania, Friuli Venezia Giulia, Liguria, Puglia, Sicilia. La procedura 2009/2034 riguarda 34 agglomerati e le Regioni interessate sono 11: Abruzzo, Lazio, Lombardia, Friuli Venezia Giulia, Marche, Puglia, Sicilia, Sardegna, Valle d'Aosta, Veneto, Piemonte.
In occasione della giornata mondiale dell'acqua, l'Istat ha pubblicato una sintesi delle principali statistiche sulle risorse idriche (https://www.istat.it/it/archivio/198245). Così abbiamo la conferma che il 38,2% dell'acqua immessa nelle reti

focus

GIORNATA MONDIALE DELL'ACQUA

PROSPETTO 2. VOLUMI IMMESSI, EROGATI AUTORIZZATI E PERDITE IDRICHE DELLE RETI DI DISTRIBUZIONE DELL'ACQUA POTABILE NEI COMUNI CAPOLUOGO DI REGIONE. Anno 2015, volumi e perdite idriche apparenti in migliaia di m³, perdite totali e perdite reali in percentuale sul volume complessivo immesso in rete, perdite totali lineari in m³ giornalieri per km di rete

COMUNI CAPOLUOGO DI REGIONE	Volumi immessi in rete	Volumi erogati autorizzati	Perdite idriche apparenti	Perdite idriche totali (%)	Perdite idriche reali (%)	Perdite totali lineari (mc giornalieri per km di rete)
Torino	132.012	95.181	5.840	27,9	24,6	55,0
Aosta	4.515	3.409	68	24,5	23,0	21,4
Genova	76.820	55.765	2.699	27,4	25,9	48,0
Milano	225.679	188.023	10.164	16,7	12,2	47,3
Bolzano - Bozen	12.111	8.902	194	26,5	24,9	46,6
Trento	15.706	10.588	1.870	32,6	22,0	24,7
Venezia	48.589	33.675	1.477	31,7	28,7	37,6
Trieste	39.938	21.240	457	46,8	45,7	82,0
Bologna	42.000	30.730	1.793	27,9	26,7	54,5
Firenze	55.656	29.450	648	47,1	45,7	83,0
Perugia	18.589	10.880	458	41,4	39,0	19,8
Ancona	11.984	8.644	897	27,9	20,4	17,1
Roma	478.873	267.640	5.832	44,1	42,9	130,6
L'Aquila	12.365	8.748	210	29,4	27,7	12,0
Campobasso	9.888	3.172	68	67,9	67,2	43,2
Napoli	138.375	88.954	1.957	35,7	34,3	135,4
Bari	46.912	21.952	1.232	52,3	49,6	101,7
Potenza	16.744	5.230	837	68,8	63,8	34,3
Catanzaro	17.700	9.020	154	49,2	48,3	79,5
Palermo	90.631	41.149	8.658	54,6	45,0	104,9
Cagliari	34.774	14.137	270	59,3	58,6	161,5
TOTALE CAPOLUOGHI DI REGIONE	1.530.572	956.068	48.478	37,5	34,8	74,4
TOTALE CAPOLUOGHI DI PROVINCIA	2.635.572	1.629.293	83.010	38,2	35,1	49,8

Fonte: Istat, Censimento delle acque per uso civile

di distribuzione va dispersa, che l'erogazione dell'acqua nelle abitazioni è irregolare (se ne lamentano in media il 9,4% delle famiglie e ben il 37,5% in Calabria, il 29,3% in Sicilia e il 17,9% in Abruzzo) e che tre famiglie su dieci non si fidano di bere l'acqua del rubinetto e comprano acqua minerale in bottiglia. L'Istat certifica anche lo stato delle acque di balneazione e la graduale riduzione dei ghiacciai alpini causata dal drastico aumento delle temperature medie estive.

A questa serie di dati va aggiunto il dato registrato da un'analisi di Federconsumatori dell'ottobre 2016, secondo cui gli aumenti nelle bollette dell'acqua, nel periodo 2000/2016, sono stati del 100%.

Passata la ricorrenza, dobbiamo sempre ricordare la natura di bene comune e diritto universale dell'acqua e rafforzare l'impegno per "Garantire la disponibilità e la gestione sostenibile di acqua e servizi igienici per tutti", come sollecita il goal 6 degli obiettivi per lo sviluppo sostenibile dell'ONU al 2030. "Ogni anno milioni di persone, la maggior parte dei quali bambini, muoiono per malattie associate alla scarsità di acqua e dei servizi igienici. La scarsità d'acqua, la scarsa qualità dell'acqua e servizi igienico-sanitari inadeguati hanno un impatto negativo sulla sicurezza alimentare, le scelte di sostentamento e le opportunità educative per le famiglie povere di tutto il mondo. La siccità affligge alcuni dei paesi più poveri del mondo, aggravando la fame e la malnutrizione. Entro il 2050, almeno una persona su quattro rischia di vivere in un paese colpito da carenze croniche o ricorrenti di acqua dolce".

Altrettanto impegno deve essere profuso nella lotta contro i cambiamenti climatici che incrementano la crisi idrica, le migrazioni climatiche e i conflitti legati all'accaparramento di questo prezioso bene.

Da non sottovalutare l'impronta idrica nelle varie produzioni e consumi ed è auspicabile tenerne conto nelle nostre scelte. Il 90% dell'acqua che consumiamo è legata al cibo. Beviamo un paio di litri di acqua al giorno e ne consumiamo tra i 30 e i 50 per uso domestico, ma consumiamo diverse migliaia di litri di acqua al giorno perché sono stati utilizzati per produrre i pasti che mangiamo. Per esempio un uovo ha un'impronta idrica di 135 litri e un hamburger di 2400 litri.

L'Italia ha un'impronta idrica annua pro capite di 2330 metri cubi, contro una media di 1240 metri cubi. L'economia circolare può dare un contributo determinante nella riduzione dell'impronta idrica della produzione industriale. La transizione dall'attuale modello di economia lineare verso un modello in grado di valorizzarne l'uso efficiente delle risorse, a partire dall'energia, il riuso delle materie, la riparazione e riconversione dei prodotti a fine vita e il riuso dell'acqua derivante dagli impianti di trattamento delle acque reflue possono anche, fra le altre cose, ridurre notevolmente il consumo di acqua.

Ma sopratutto, a distanza di 6 anni dal referendum che a giugno 2011 ha sancito la volontà popolare di sottrarre la gestione dell'acqua, bene comune fondamentale, dalle logiche di mercato, dobbiamo portare avanti la nostra battaglia per la ripubblicizzazione dell'acqua, contrastando le politiche condotte in questi anni dai vari decisori politici che hanno disconosciuto l'esito referendario.

Tabella 1:
PRINCIPALI BENI ALIMENTARI

Prodotto	Impronta idrica
1 Kg di frumento	1.300 litri
1 Kg di orzo	1.300 litri
1 Kg di mais	900 litri
1 Kg di riso	3.400 litri
1 Kg di soia	1.800 litri
1 fetta di pane	40 litri
1 Kg di formaggio	5.000 litri
1 Kg di carne di manzo	15.500
1 Kg di carne di pollo	3.900 litri
1 Kg di carne di maiale	4.800 litri
1 Kg di carne di capra	4.000 litri
1 Kg di carne di agnello	6.100 litri
1 uovo	200 litri
1 Kg di patate	900 litri
1 tazzina di caffè	140 litri
1 tazza di the	30 litri
1 Kg di zucchero di canna	1.500 litri
1 litro di latte	1.000 litri
1 arancia	50 litri
1 mela	70 litri
1 bicchiere di birra	75 litri
1 bicchiere di vino	120

Tabella 2:
ALTRI BENI

Prodotto	Impronta idrica
Prodotti industriali in media	80 litri per ogni 0,75 euro spesi
1 maglietta di cotone	2.700 litri
1 Kg di pelle	16.600 litri
1 foglio di carta A4	10 litri

(a cura di Flavia Tromboni Ph.D.)

La sicurezza dei lavoratori nel sistema delineato dal D.Lgs. 231/2001

di Laura Bacchini, avvocato

Come noto, il D.Lgs. 231 del 2001 ha introdotto la responsabilità penale delle società (*rectius* "responsabilità amministrativa da reato").
L'art. 5 del Decreto afferma: *"l'ente è responsabile per i reati commessi nel suo interesse o a suo vantaggio: a) da persone che rivestono funzioni di rappresentanza, di amministrazione o di direzione dell'ente o di una sua unità organizzativa dotata di autonomia finanziaria e funzionale nonché da persone che esercitano, anche di fatto, la gestione e il controllo dello stesso; b) da persone sottoposte alla direzione o alla vigilanza di uno dei soggetti di cui alla lettera a)"*.
L'interesse o vantaggio sono quindi considerati come criteri di imputazione oggettiva, la cui sussistenza è necessaria ai fini della integrazione della responsabilità penale della società.
Ebbene, in passato si era posto il problema, proprio sulla scorta di tale previsione, che questa non fosse compatibile con reati di natura colposa, ma il legislatore, nel 2007, con l'introduzione dell'art. 25 *septies*, ha troncato qualsiasi dubbio sul punto.
Tale norma contempla, infatti, i reati previsti dagli articoli 589, secondo comma (omicidio colposo) e 590, terzo comma (lesioni personali colpose gravi o gravissime) del codice penale, commessi con violazione delle norme sulla tutela della salute e sicurezza sul lavoro. Le lesioni sono gravi quando dal fatto derivi una malattia che metta in pericolo la vita della persona offesa ovvero una malattia o un'incapacità di attendere alle ordinarie occupazioni per un tempo superiore ai 40 giorni; o un indebolimento permanente di un senso o di un organo. Le lesioni sono invece gravissime quando dal fatto derivi una malattia certamente o probabilmente insanabile; la perdita di un senso o di un arto, o una mutilazione che renda l'arto inservibile, ovvero la perdita dell'uso di un organo o della capacità di procreare, ovvero una permanente e grave difficoltà della favella; la deformazione, ovvero lo sfregio permanente del viso.
La stessa norma prevede, infine, una sanzione più grave nel caso in cui l'omicidio derivi dalla "violazione dell'art. 55, comma 2" del D.Lgs. 81 del 2008. In realtà, leggendo la disposizione, ci si avvede che si tratta di norma priva di contenuto precettivo, che, come tale, non può essere violata. Tuttavia, la stessa descrive alcune situazioni considerate dal legislatore più a rischio e quindi maggiormente meritevoli di tutela (es. centrali termoelettriche, aziende per la fabbricazione e il deposito separato di esplosivi, polveri e munizioni, casi di esposizione dei lavoratori ad alcuni rischi biologici, *etc*). Proprio in tali casi, il legislatore ha privato il Giudice della discrezionalità nel valutare la sanzione pecuniaria applicabile, stabilendo che "si applica" una sanzione pecuniaria in misura pari a 1.000 quote" (pari al massimo previsto).
Fatta questa necessaria premessa, va ora precisato che l'interesse e il vantaggio dell'illecito che il Decreto prende in esame non possono essere valutati rispetto all'evento del reato (morte o lesione del lavoratore), ma vanno riferiti alla condotta (in tal senso si sono espresse le Sezioni Unite della Cassazione nel noto caso ThyssenKrupp, sent. n. 38343 del 18 settembre 2014).
Infatti, si è in tal senso osservato che, in nessun caso, dalla morte o dal ferimento di un dipendente potrebbe derivare un vantaggio per la società né simili eventi potrebbero soddisfare "interessi" della stessa e, pertanto, la norma non troverebbe pratica applicazione.
Si è quindi affermata la necessità di un'interpretazione che, da un lato, consenta la vigenza della norma e, dall'altro, ne impedisca un'applicazione "automatica", che ne dilati oltremodo la sfera di operatività.

La soluzione è quella proposta dall'arresto citato, secondo cui il riconoscimento di responsabilità va ancorato all'effettiva ricorrenza di un vantaggio o di un interesse dell'ente collegati alla condotta del soggetto che abbia dato causa all'evento dannoso.
Si deve quindi comprendere quando, nella prassi giurisprudenziale, il risparmio dei costi inerenti la sicurezza integri i concetti di interesse e vantaggio previsti dall'art. 5 e comporti, quindi, la responsabilità autonoma della società (al di là di quella delle persone fisiche coinvolte nelle singole fattispecie).
In particolare, ricorre il requisito dell'interesse quando la persona fisica, pur non volendo il verificarsi dell'evento morte o lesioni del lavoratore, abbia consapevolmente agito allo scopo di conseguire un'utilità per la persona giuridica; ciò accade, ad esempio, quando la mancata adozione delle cautele antinfortunistiche risulti essere l'esito non di una semplice sottovalutazione dei rischi o di una cattiva considerazione delle misure di prevenzione necessarie, ma di una scelta finalisticamente orientata a risparmiare sui costi d'impresa (così, Cass. Sez. VI, sent. 2544 del 21 gennaio 2016).
Sempre secondo tale ultima pronuncia, ricorre, invece, il requisito del vantaggio quando la persona fisica che agisce per conto dell'ente, pur non volendo il verificarsi dell'evento morte o lesioni del lavoratore, abbia realizzato una politica d'impresa disattenta alla materia della sicurezza del lavoro, consentendo una riduzione dei costi e un contenimento della spesa con conseguente massimizzazione del profitto.
Così, ad esempio, è stato ritenuto integrato il vantaggio, quando, in caso di rischio di caduta dall'alto, la società abbia adottato una soluzione economicamente vantaggiosa e di immediata praticabilità ai problemi di utilizzo dell'impianto, mediante l'uso di pannelli d'armo. Tale soluzione è apparsa ai Giudici inadeguata e contraria alle stesse prescrizioni che l'azienda si era data per ovviare al rischio suindicato: in tal modo l'ente poteva evitare di programmare il fermo dell'impianto e si poteva facilmente avvalere di mezzi già a disposizione dell'azienda (in tal senso Cass. pen. Sez. IV, 20 aprile 2016, n. 24697).

Le scelte organizzative adottate dalla società sono quindi apparse finalizzate a privilegiare le esigenze della produzione e del profitto, a scapito della sicurezza dei lavoratori. Nel caso sottoposto alla Corte, ciò aveva comportato la prosecuzione dell'attività nonostante la situazione di rischio derivante dagli ampi varchi nel piano di calpestio e la messa in atto, a costo zero, di procedure adottate in netto contrasto con le disposizioni in tema di sicurezza.
In tale condotta è stata così ravvisata la sussistenza di un vantaggio economico indiretto, derivante dal risparmio conseguente alla posposizione delle esigenze della sicurezza del lavoro a quelle della produzione.
Nella stessa pronuncia si rinviene un'altra affermazione interessante: la responsabilità dell'ente non può essere esclusa in considerazione della sola esiguità del vantaggio o per la scarsa consistenza dell'interesse perseguito, in un contesto generale in cui, sovente, limitate imprudenze o negligenze possono risolversi in immani catastrofi.
Nel processo penale devono quindi essere accertate in concreto le modalità del fatto. Deve poi essere verificato se la violazione della normativa in materia di sicurezza o igiene del lavoro, che ha determinato l'infortunio, risponda a un interesse della società o abbia consentito alla stessa di conseguire un vantaggio.
Ebbene, la sistematica violazione della normativa prevenzionistica da parte della società, finalizzata al risparmio dei costi connessi all'acquisto di un'attrezzatura di lavoro sicura o alla manutenzione della stessa, nonché dei costi connessi a un'adeguata attività di formazione e informazione dei lavoratori, conduce inevitabilmente verso un giudizio positivo circa la sussistenza dei criteri di imputazione previsti.
Va poi esaminato il caso di gruppi o aggregazioni di imprese: in tali casi, la responsabilità della capogruppo o di una controllata non può discendere dalla mera presunzione di coincidenza dell'interesse di gruppo con quello delle singole società, ma deve essere verificata in concreto la sussistenza di un interesse o di un vantaggio della "holding" o di altra società del gruppo (Cass. pen. Sez. II, 27 settembre 2016, n. 52316).
Valga, da ultimo, una considerazione di carattere generale. Spesso nei modelli organizzativi, nonché addirittura in alcune Linee Guida, si fa riferimento al criterio del cd. rischio accettabile, individuabile quando i controlli aggiuntivi "costino" più della risorsa da proteggere.
Tale criterio non appare condivisibile in materia penale laddove si consideri che "le metodologie di valutazione del rischio tipiche del *risk management* non sono proprie né dell'avvocato penalista, né tantomeno del Giudice penale" (Duzioni, "*Mappatura di aree a rischio e formazione della relativa documentazione dimostrativa dei passi compiuti da offrire al Giudice o al P.M. quale attività ex art391 nonies c.p.p. attività investigativa preventiva*", in *La responsabilità amministrativa delle società e degli enti*, n. 4, 2011, 138).
Le stesse Linee Guida di Confindustria, nel 2008, hanno precisato che "*la nozione di rischio "accettabile" riguarda rischi di condotte derivanti dalle regole del modello organizzativo e non anche i sottostanti rischi lavorativi per la salute e sicurezza dei lavoratori che, secondo principi della vigente legislazione prevenzionistica, devono essere comunque integralmente eliminati in relazione alle conoscenze acquisite in base al progresso tecnico e, ove ciò non sia possibile, ridotti al minimo*".
Il diritto penale riconosce come unico limite quello della esigibilità della condotta che non può essere correlata né a un'analisi dei costi, né a un'analisi degli impatti.

TARANTO *riparte dal porto*

di Paolo Peluso - Segretario Generale CGIL Taranto

Con la piena rioccupazione dei lavoratori ex TCT nelle attività portuali, la città di Taranto può diventare volano di uno sviluppo fondato su compatibilità e innovazione.

Nasce da una concomitanza di vari fattori, di crisi ma anche di prospettiva, la soluzione adottata dal Governo per i 518 lavoratori ex TCT (Taranto Terminal Container) a rischio licenziamento. Infatti, con il Decreto del 29 dicembre 2016, all'art. 4, è istituita l'Agenzia per la somministrazione in porto e per la riqualificazione professionale (transhipment), laddove esistano particolari condizioni e, comunque, in via "eccezionale e temporanea, per un periodo massimo non superiore a 36 mesi" a decorrere dal 1 gennaio 2017 (il decreto è oggi legge dello Stato).
Nella fattispecie richiamata dalla legge (v. nota 1) rientra il porto di Taranto, la cui situazione, con riferimento alle attività di transhipment, è emblematica di uno stato di crisi determinato dai continui cambiamenti del mercato globale cui non si è in grado di adeguarsi tempestivamente e, nello stesso tempo, da una prospettiva di rilancio sancita già dall' Accordo per lo sviluppo dei traffici containerizzati nel Porto di Taranto e il superamento dello stato d'emergenza socio economico ambientale del 26 aprile 2012[2]. In esso si prende atto dello stato di crisi del porto di Taranto, a causa dell'alta competitività insorta per ulteriori offerte di servizi portuali di transhipment prima inesistenti (sponda africana e Sud Europa) e la conseguente necessità di interventi urgenti di opere marittime/infrastrutturali per creare le condizioni di rilancio dello scalo jonico e di potenziamento della rete di collegamenti ferroviari.
Tuttavia, a seguito di lunga diatriba tra la Taranto Container Terminal S.p.A. e l'Autorità Portuale, a "causa di ritardi burocratici e contenziosi nel frattempo scaturiti dagli atti prodromici agli interventi strutturali" di cui all'Accordo del 26/4/2012, la stessa TCT (già in liquidazione) avvia, il 16 giugno 2015, la procedura di licenziamento per 539 lavoratori, per intervenuta cessazione di attività.

Insomma, secondo TCT, il ritardo con cui prendevano avvio le opere programmate e richieste, il cui termine era previsto entro 24 mesi dalla sottoscrizione dell'Accordo del 2012, rendeva impossibile la permanenza dello stesso terminalista a Taranto per impossibilità di operare senza perdite consistenti.
Nei mesi successivi si susseguono una serie di iniziative di parte sindacale per tentare di scongiurare il licenziamento dei lavoratori, nella convinzione che si sarebbero determinate le condizioni di rilancio delle attività portuali, una volta superata la fase di stallo dovuta soprattutto ai contenziosi insorti davanti alla giustizia amministrativa, com'è effettivamente avvenuto.
L'11 settembre 2015, è sottoscritto il verbale di accordo di CIGS per cessazione attività, per la durata di 12 mesi con decorrenza 12/9/2015-11/9/2016, presso il Ministero del Lavoro e delle Politiche Sociali.

1 nei porti nei quali almeno l'80 per cento della movimentazione di merci containerizzate avviene o sia avvenuta negli ultimi cinque anni in modalità transhipment e persistano da almeno cinque anni stati di crisi aziendale o cessazioni delle attività terminalistiche ... (c.1 art.4 cit.).

2 tra Ministeri competenti - Regione Puglia - Autorità Portuale di Taranto - Commissario Straordinario - Comune di Taranto - Provincia di Taranto - TCT s.p.a. - Evergreen Line - Sogesid s.p.a. - Gruppo Ferrovie dello Stato.

Ma già nel febbraio 2016, TCT avvia la procedura di licenziamento collettivo, nelle more della scadenza della suddetta CIGS. È una corsa contro il tempo. Con immediatezza le Confederazioni e le Categorie sollecitano un incontro urgente al Sottosegretario alla Presidenza del Consiglio – Prof. Claudio De Vincenti e, nel mese di maggio del 2016, predispongono un articolato documento per promuovere un "Patto di coesione territoriale" dove, a proposito del porto, si "pone la necessità… di ricorrere a misure specifiche che… garantiscano auspicabilmente un altro periodo di proroga del trattamento di CIGS di 12 mesi" e si chiede di "affidare a un tavolo di coordinamento interministeriale presso la Presidenza del Consiglio la possibilità di rimodulare l'intervento degli ammortizzatori sociali in rapporto con lo stato di progettazione degli interventi e dei tempi di realizzazione dei progetti già definiti, dando luogo alla copertura dei fabbisogni formativi per l'acquisizione delle competenze specifiche dei lavoratori rientranti nel bacino occupazionale previsto nella definizione dell'area di crisi".
Nel frattempo TCT, incurante delle richieste sindacali e della stessa Autorità Portuale, in data 16/6/2016, produce formale comunicazione di avvio procedure di licenziamento e inoltro delle lettere individuali di licenziamento ai lavoratori.
Si è, dunque, in un momento cruciale nel quale, a fronte della prospettiva di rilancio dell'attività di transhipment (il cronoprogramma dei complessi lavori di adeguamento prevede la loro conclusione nei primi mesi del 2018), per i 516 lavoratori (tanti ormai ne erano rimasti degli originari 539) si prefigura un orizzonte nero dopo anni di lotte e di speranzosa attesa, nonostante la grande attenzione riposta su Taranto quale area di crisi complessa.
In questo clima di tensione, la data del 27 giugno 2016 costituisce una sorta di spartiacque decisivo, laddove è sottoscritta l'Intesa istituzionale tra Ministero del Lavoro e delle Politiche Sociali, Ministero Infrastrutture e Trasporti e Regione Puglia con la quale, premesso che "parte decisiva delle politiche complessive di rilancio dell'area passa attraverso la riqualificazione infrastrutturale e funzionale del porto di Taranto, come previsto dal Contratto Istituzionale di Sviluppo (CIS), molti dei quali (interventi) in corso o già ultimati", si conviene di istituire, attraverso apposito provvedimento normativo, un'Agenzia per la fornitura di lavoro di durata triennale, cui assegnare i lavoratori ex TCT, con l'obbligo delle imprese operanti o che opereranno nel Porto di Taranto "nell'ambito del rispettivo fabbisogno degli addetti, a procedere, previa verifica della sussistenza dei requisiti professionali, prioritariamente all'assunzione del personale dell'Agenzia" stessa.
Nella stessa data, si procede alla sottoscrizione di verbale di accordo presso il Ministero del Lavoro e delle politiche Sociali, in base al quale si assumono impegni da parte di TCT di revocare i licenziamenti e di inoltrare istanza di CIGD, da parte della Regione Puglia, di rendere disponibili le risorse necessarie per l'accoglimento dell'istanza.
Ciò consente, il 9 settembre 2016, di sottoscrivere il verbale di accordo presso la Task Force regionale per l'occupazione tra TCT, OO.SS. e Autorità portuale in cui si conviene, da parte di TCT, la revoca dei licenziamenti (n. 516) e la richiesta alla Regione di CIGD a decorrere dal 12/9/2016 fino al 30/12/2016, senza rotazione.
Con il Decreto Legge del 29 dicembre, per il rotto della cuffia, il Governo pone fine a questa lunga e complessa fase, in cui non sono certo mancati momenti di grande tensione e che ha visto i Sindacati ricercare con grande fatica una via d'uscita che traguardasse l'obiettivo non tanto di garantire forme di ammortizzatori sociali a lungo termine (strumenti di politica 'passiva') ma, anzi, di contribuire a non disperdere le professionalità già acquisite, in vista del riposizionamento del Porto di Taranto nel mercato internazionale.

Se la soluzione adottata dal Governo ha corrisposto a quest'aspettativa, continuerà a essere altrettanto elevata l'attenzione del Sindacato nella realizzazione non solo degli interventi nel Porto, ma anche di quelli relativi alla retroportualità senza la quale ci si troverebbe davanti ad un'opera di ammodernamento straordinaria, ma incapace di sviluppare appieno le sue potenzialità.
È nella piena rioccupazione dei lavoratori ex TCT nelle attività portuali che potrà trovare senso compiuto l'iniziativa dei Sindacati a fianco degli stessi lavoratori, ma anche di una città, come Taranto, che ha tutte le potenzialità per diventare volano di uno sviluppo fondato su compatibilità e innovazione.

A GENOVA
il commercio marittimo va forte

di Antonio Benvenuti, Console della Compagnia Unica di Genova

La CULMV PARIDE BATINI di fronte alla riforma della governance dei porti e dell'organizzazione del lavoro portuale temporaneo.

Lo scenario in cui operiamo, pur nel dato di una crescita del P.I.L. italiano tra i più bassi d'Europa, nel settore dei traffici portuali sta invece facendo registrare, nel porto di Genova, un forte sviluppo del commercio marittimo nel settore dei contenitori (+10,7% nel primo trimestre 2017, con una proiezione a oltre 2,5 milioni di teus alla fine dell'anno, rispetto al record di 2,298 milioni di teus nel 2016).
Evidentemente i dati di crescita sono diversi da porto a porto e certamente l'aumento esponenziale delle dimensioni delle navi favorisce i porti maggiori e i terminal in grado di riceverle adeguatamente (con strutture e mezzi di piazzale adeguati, gru moderne, fondali conformi e servizi efficienti di inoltro a terra). In tali realtà, pur nell'incertezza di un mercato che cresce lentamente e faticosamente, si spostano e si concentrano le grandi navi, aumentando le pressioni organizzative sui porti, sui terminal, sulle reti di trasporto terrestri e sul lavoro portuale.
In particolare, il gigantismo navale provoca a Genova forti picchi di lavoro e richiede un maggiore impiego di lavoro temporaneo flessibile e specializzato attraverso l'art.17, rappresentato dalla *CULMV (Compagnia Unica Lavoratori Merci Varie)* con una forte richiesta di occupazione flessibile nella specializzazione, nella postazione di lavoro e nell'orario. Ciò perché le prestazioni di un terminal sono messe sotto "stress" dalle scelte di servizio dei gruppi armatoriali, dalle improvvise modifiche degli itinerari, dai ritardi per la scelta dello *slow steaming (pratica di ridurre la velocità delle navi)*, dalla soppressione con poco preavviso dei servizi.
Le basi giuridiche ed economiche su cui poggiano il lavoro e la continuità di un "pool" come la *CULMV* non sono adeguate a questo tipo di richiesta di fornitura di lavoro portuale temporaneo, necessaria al porto e di estrema attualità. In questo senso, i modelli di organizzazione del lavoro flessibile dei porti di Anversa e Amburgo devono essere esaminati con attenzione. Ecco perché lo *"status quo"* nell'O.D.L in vigore oggi non può essere una soluzione di stabilità per la *CULMV* e per il porto di Genova: le norme del lavoro temporaneo datano ventidue anni, il nostro bando di gara è di otto anni fa, mentre il contesto è profondamente cambiato.
Per evitare tensioni e gravi pregiudizi all'operatività del porto, occorre un rapido e tempestivo intervento del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, in accordo con le organizzazioni sindacali nazionali. È necessaria una normativa quadro a livello nazionale per tutti i porti che mantenga l'art.17, nelle articolazioni del comma 2 e comma 5, come modello unico di fornitura di lavoro portuale temporaneo e permetta di declinarne nelle situazioni specifiche il ruolo effettivo, la struttura, la continuità organizzativa ed economica a livello di regolamentazione locale nel sistema portuale di riferimento. Noi intendiamo evitare ogni anno la logica dell'*una tantum*, del conguaglio tra la tariffa onnicomprensiva deliberata dal comitato portuale per giornata lavorata e quella realizzata con l'operatività di ogni singolo terminal.
Manca un dialogo tra la *CULMV* e il sistema porto (eppure siamo circa il 50% del lavoro operativo di tutti i terminal), manca un ***Ufficio del Lavoro*** con *AdSP* - terminal operator – *CULMV*, dove affrontare anno per anno e monitorare costantemente le esigenze di un ***organico funzionale*** ai volumi del porto, il fabbisogno formativo, le risorse per la formazione, le giornate lavorate minime per la *CULMV* garantite da parte dei terminal operator e una tariffa congrua da rispettare.
Sul tavolo del confronto ci sono le squadre organizzate *just in time* dalla compagnia, le 7 chiamate giornaliere per 7 turni sovrapposti (vedi la flessibilità di orario per i traghetti); ci sono i 400 lavoratori dedicati al più grande terminal operator (*PSA VTE*) per coprire, in tutte le specializzazioni, le fluttuazioni e i picchi di lavoro.
Il nostro organico operativo è composto da 888 soci (di cui 89 inidonei), 82 soci speciali e 50 lavoratori interinali: di questo organico, l'80% possiede 3-4 professionalità/specializzazioni per tutti gli 11 terminalisti del porto.

I cambiamenti tecnologici e organizzativi con cui i terminal fanno fronte alle esigenze dei *carriers* hanno ripercussioni sulla struttura delle specializzazioni richieste alla *CULMV* ed esigono una formazione continua (oggi autofinanziata con le sole tariffe) da parte della nostra scuola portuale accreditata dalla Regione Liguria. Così pure i livelli di produttività raggiunti e la sovrapposizione degli orari delle chiamate mettono sotto pressione questo organico operativo in certi turni di picco giornaliero e settimanale. Si passa, da un giorno all'altro, da un organico *"ridondante"* a un organico insufficiente, pertanto il bacino di forza lavoro flessibile dell'art.17, a Genova, è un fattore strutturale del lavoro del porto e non l'eccezione di un picco di traffico.
Si è costituito, *di fatto,* in questi anni un ***servizio d'interesse generale*** per il porto con la *CULMV*; attraverso l'*AdSP* e il *MIT* occorre fornire una base giuridica per questo art.17 e per la regolazione del lavoro portuale: un apposito regolamento, dove la flessibilità e la specializzazione del lavoro diventino un valore pubblicistico per il sistema portuale, che è sempre più variabile e irregolare. In sostanza, l'individuazione del servizio d'interesse generale è lo strumento per garantire al porto la flessibilità e la specializzazione, con l'attribuzione di specifici obblighi di servizio e relativi meccanismi di controllo e di compensazione per la continuità dell'art.17 da parte dell'*AdSP*.
Questo modello regolato di un unico "pool", quale oggi è *la CULMV PARIDE BATINI* autorizzata ai sensi dell'art 17 comma 2 L.84/94 nel porto di Genova, può permettersi di affrontare i problemi dell'impatto tecnologico e della formazione continua anche per i portuali del pool, che sono chiamati direttamente a manovrare e operare con mezzi e sistemi informatici diversi e nuovi, dove il controllo e l'esecuzione produttiva delle operazioni portuali, anche le più specializzate, si spostano dal terminal e dai suoi dipendenti diretti anche sulle squadre organizzate e formate dalla *CULMV.*

Il frutto del mio benessere, un'assicurazione UniSalute

Quando si parla di salute è meglio essere chiari. Con i Piani Sanitari UniSalute hai maggiore comfort in caso di ricovero, visite tempestive e più opportunità nella scelta del medico.
UniSalute offre coperture sanitarie vantaggiose per il settore trasporti su gomma, ferro, mare, aria e per i lavoratori dei porti e delle agenzie marittime.
Affidati ad UniSalute, l'assicurazione che pensa a farti stare bene, sempre.

UniSalute, un nuovo modo di guardare all'assicurazione

UniSalute
SPECIALISTI NELL'ASSICURAZIONE SALUTE

www.unisalute.it
numero verde 800 114444

Unipol GRUPPO

La riorganizzazione del TPL in Piemonte e le clausole sociali

di Mauro Poggio, Segretario Generale Filt-Cgil Piemonte

RIORGANIZZAZIONE TPL E AGENZIA MOBILITÀ PIEMONTESE

In Piemonte il Trasporto Pubblico Locale è regolamentato dalla Legge Regionale n°1 del 4 gennaio 2000 e s.m.i., che prevede il coordinamento e controllo di tutti i servizi di trasporto pubblico locale, la programmazione della rete e dei servizi regionali e l'amministrazione dei servizi ferroviari regionali.

Con la legge Regionale n. 1/2015, la Regione Piemonte è intervenuta modificando la regolazione del trasporto pubblico locale, costituendo un unico Ente consortile denominato Agenzia per la Mobilità Piemontese (AMP), che diventa l'unico centro di costo operante, realizzando l'obiettivo di ridurre i 22 centri di costo precedenti (Regione Piemonte, Regione Lombardia, AMMR, 8 provincie, 6 comuni e 8 conurbazioni), la razionalizzazione delle circa 100 imprese sul territorio piemontese, con lo scopo primario di una completa integrazione ferro e gomma.

L'AMP ha assorbito gradualmente tutte le deleghe e le funzioni in materia di trasporto facenti capo a Regione, Province e Comuni, acquisendo le competenze di: predisporre i bandi e gestire le procedure concorsuali per l'affidamento dei servizi di trasporto pubblico locale; realizzare la centralizzazione e razionalizzazione degli acquisti di beni e servizi; gestire la pianificazione e l'offerta di servizi sul territorio; coordinare e assicurare una migliore integrazione dei servizi di trasporto gomma e ferro.

LE RISORSE FINANZIARIE

La legge regionale prevede, inoltre, che la Regione Piemonte eserciti tali funzioni attraverso l'elaborazione del Programma Triennale dei Servizi di Trasporto Pubblico Locale (PTS), definendo le risorse per l'esercizio e la loro ripartizione, la qualità e quantità dei servizi minimi, la politica tariffaria, gli obiettivi di efficienza del servizio.

Il valore del finanziamento pubblico previsto dal trasferimento Stato-Regione del Fondo Nazionale per il Trasporto Pubblico Locale riconosce al Piemonte 483 milioni di euro, di cui il 90% sulla base della percentuale fissata del 9,83% e il residuo 10%, avendo raggiunto in pieno i seguenti obiettivi: il 30% per un'offerta di servizio più efficiente ed economica e per la progressiva riduzione dei servizi offerti; il 60% per il progressivo incremento del rapporto tra ricavi da traffico e costi operativi; il 10% per la definizione di livelli occupazionali adeguati.

La Regione Piemonte, per il triennio 2016-2018, ha stabilito, integrando con ulteriori proprie risorse, l'ammontare complessivo dei finanziamenti regionali in 533 milioni nel 2016 e 520 milioni nel 2017-2018.

IL TRASPORTO SU GOMMA E LE CLAUSOLE SOCIALI

Con la nascita dell'AMP, la Regione Piemonte intende dare attuazione e riorganizzare il trasporto su gomma, rendendo operativa la DGR n. 17-4134 del 12 luglio 2012, che ha individuato i seguenti quattro bacini ottimali:

1. bacino della provincia di Torino;
2. bacino della provincia di Cuneo;
3. bacino del nord-est, comprendente i territori delle province di Biella, Vercelli Novara e VCO;
4. bacino del sud-est, comprendente i territori delle province di Asti e Alessandria.

L'AMP, nel corso dell'ultimo anno, nel prendere in carico i contratti di servizio del trasporto gomma dei vari enti locali, sta bloccando l'avvio di gare nel territorio piemontese congelando la situazione in essere ed ha avviato le procedure europee di preinformativa delle gare europee, che decorreranno dal 15 giugno 2019.

Filt, Fit e Uiltrasporti Piemonte, con le rispettive confederazioni CGIL CISL e UIL, consapevoli del quadro normativo in evoluzione, delle difficoltà economiche e finanziarie del settore, della diminuzione delle risorse derivanti dai trasferimenti statali, hanno intrapreso, dal 2015, un confronto con la Regione Piemonte e con l'Agenzia della Mobilità Piemontese, dove al centro

della discussione, oltre alle necessarie razionalizzazioni e a un'analisi puntuale sulle risorse necessarie, hanno messo la difesa dell'occupazione e del servizio.
A questo proposito, con l'avvento del Jobs Act e, a quel tempo, in assenza di rinnovo contrattuale, il 3 luglio 2015, le organizzazioni sindacali hanno sottoscritto con la Regione Piemonte un accordo sulle clausole sociali occupazionali per il Trasporto Pubblico Locale, settore autoferrotranvieri. L'accordo prevede che, in caso di subentro totale o parziale di nuova impresa nell'attività oggetto della gara, tutto il personale in forza all'impresa affidataria transita con passaggio diretto e senza soluzione di continuità alle dipendenze dell'impresa aggiudicataria, mantenendo il diritto alla continuità del rapporto di lavoro e all'applicazione del CCNL di provenienza e dei relativi Accordi Aziendali derivanti dalla contrattazione di secondo livello, nonché le tutele in godimento e i diritti individuali acquisiti alla data del trasferimento.
A novembre 2015, con la firma del CCNL Autoferrotranvieri, gli artt. 16 e 17 confermano le clausole sociali; in particolare, ribadiscono che il trasferimento all'impresa subentrante del personale a quel momento occupato in quella cessante avviene secondo quanto previsto dall'art.7 dell'AN 14 dicembre 2004 di rinnovo del CCNL e con prosecuzione senza soluzione di continuità dei contenuti dei rispettivi rapporti di lavoro.

VERTENZA E SCIOPERI DEL TPL GOMMA PIEMONTE

Quanto sopra induce a considerare il TPL del Piemonte come un'oasi felice, ma purtroppo alcune scelte strategiche sbagliate e posizioni rigide delle controparti datoriali stanno determinando problemi sia sul trasporto gomma sia sul ferro.
Nel trasporto gomma, le associazioni datoriali Astra e Anav, firmatarie del Ccnl, hanno deciso di mettere in discussione le suddette clausole sociali, in particolare la tutela dell'art. 18 per i lavoratori assunti prima del 7 marzo 2015 (data di entrata in vigore del Jobs Act) nel caso di cambio appalto, utilizzando una gara d'appalto bandita da GTT a giugno 2016 per l'affidamento di alcuni servizi automobilistici.
L'Unione Industriale di Torino, Astra e Anav, sostengono che il Protocollo è stato firmato solo dalla Regione e dai sindacati ma non dalle parti datoriali e che è stato impugnato amministrativamente da GTT e Anav per alcuni profili di illegittimità, ritenendolo in contrasto con la normativa vigente in relazione al passaggio di personale in caso di cambio appalto. Sostengono, altresì, che le aziende non hanno rifiutato di assorbire il personale, ma, attraverso un'interpretazione giuridica, contrastano l'applicazione dell'art. 18.

Il fatto grave è che ad appoggiarli sia stata proprio GTT, la più grande azienda pubblica del Piemonte, di proprietà del Comune di Torino, oggi governato dal Movimento 5 Stelle, il quale, nel suo programma in campagna elettorale, si era fatto fautore della difesa dei diritti dei lavoratori.
Le Organizzazioni Sindacali hanno dichiarato le procedure di raffreddamento, effettuato due scioperi regionali e sono in procinto di effettuarne un terzo il 26 maggio p.v., in quanto ritengono che le controparti intendono scardinare questo principio in funzione delle future gare TPL di bacino previste per il 2019, con l'obiettivo politico di diminuire ulteriormente i diritti dei lavoratori coinvolti.
La Regione ha convocato le Organizzazioni Sindacali, l'Unione industriale di Torino, le Associazioni Datoriali e, dopo lunga e accesa discussione, le parti hanno deciso di proseguire il confronto nei prossimi giorni per verificare la possibilità di addivenire a un accordo, per evitare l'ennesimo sciopero del TPL gomma in Piemonte.

GTT E COMUNE DI TORINO: I SOLDI PUBBLICI CONTRO I DIRITTI

Nel contesto di cui sopra, vorremmo anche inquadrare l'atteggiamento e le scelte di GTT e del Comune di Torino. Negli ultimi sei mesi, la Filt-Cgil ha vinto due cause contro GTT, azienda di proprietà del Comune di Torino, per difendere il diritto di rappresentanza e per comportamenti discriminatori in tema di pari opportunità.
La Filt, il 10 giugno 2015, non ha sottoscritto un accordo che prevedeva una riduzione di mancate prestazioni per i nuovi assunti; conseguentemente GTT, il 3 agosto 2015, ha ritenuto di escludere la Filt e sottoscrivere due accordi con le altre OO.SS. senza peraltro convocare la RSU, su materie inequivocabilmente di loro competenza.
In data 27 aprile 2017, il Tribunale di Torino sezione Lavoro ha accolto, con sentenza 509/17, l'appello ex Art. 28 Legge 300/70 promosso dalla Filt Piemonte contro GTT per comportamento antisindacale, condannando l'Azienda al pagamento delle spese.
In data 26 ottobre 2016, il Tribunale del Lavoro di Torino, con sentenza 1858/2016, ha ritenuto GTT SpA responsabile di comportamenti discriminatori per aver decurtato il premio di risultato aziendale alle dipendenti in maternità, congedo parentale, permesso per malattia dei figli, condannando l'Azienda a indennizzare la Filt e la Consigliera di Parità della Regione Piemonte.
In merito alle suddette sentenze, la Filt ritiene che un'Azienda totalmente partecipata dal Pubblico dovrebbe avere un'alta considerazione delle relazioni industriali ed evitare accanimenti sui congedi e permessi, quasi fossero assimilabili all'assenteismo, e riconsiderare la riduzione delle giornate di riposo per il personale neo assunto.

IL TRASPORTO FERROVIARIO

Per quanto riguarda il servizio ferroviario, l'amministrazione della Regione Piemonte guidata da Sergio Chiamparino ha iniziato il suo mandato con la volontà di procedere a gare in più lotti; nel corso del 2015, abbiamo indetto alcuni scioperi e organizzato manifestazioni dei ferrovieri piemontesi, riuscendo a modificare l'impostazione della Regione, che è passata dalle gare

agli affidamenti diretti tramite preinformativa europea.
Il quadro normativo è attualmente delineato dalla DGR n. 8-4053 del 17.10.2016, che prevede l'affidamento diretto in due lotti (Lotto A: servizio ferroviario metropolitano; Lotto B: Servizio ferroviario comprendente tutti gli altri treni regionali) preceduto da un periodo di gestione transitoria con l'attuale gestore, attraverso la sottoscrizione di un CONTRATTO PONTE della durata di tre anni, prorogabili a quattro (3+1).
La Regione Piemonte e l'AMP, attraverso il Protocollo d'Intesa con Trenitalia, prevede che, nel corso del 2017, siano definiti il Lotto A relativo al SFM e il Lotto B relativo al Servizio Ferroviario Regionale (ambito regionali veloci), impegnandosi ad affidare a Trenitalia il servizio dei treni regionali veloci - qualora si raggiunga l'intesa su un adeguato programma di miglioramento, di sviluppo dei servizi e degli investimenti - e destinare alcune linee di treni regionali alla gestione integrata con servizi su gomma.
Le Organizzazioni Sindacali hanno ritenuto positiva la scelta di garantire la continuità al Trasporto Ferroviario Regionale attraverso la sottoscrizione di un contratto ponte con Trenitalia, ma hanno fortemente ribadito la contrarietà alla frammentazione del servizio ferroviario piemontese e la necessità di individuare soluzioni che, al termine del contratto ponte, garantiscano sul Nodo di Torino, sulle Direttrici e sulle Linee Secondarie la stessa affidabilità e le stesse garanzie in termini di quantità e qualità del servizio, salvaguardando continuità e tutele occupazionali al personale.
Le Organizzazioni Sindacali hanno condiviso con la Regione di concordare le clausole

sociali del settore Attività Ferroviarie analogamente a quelle sottoscritte nel settore autoferrotranvieri, di attivare un confronto preventivo sull'affidamento diretto di lunga durata del Servizio Ferroviario Metropolitano e del Servizio Ferroviario Regionale Veloce, con particolare riferimento all'implementazione dei treni classificati Regionali Veloci.
Le Organizzazioni Sindacali non condividono l'impostazione della Regione che, oltre a suddividere il trasporto ferroviario in due lotti, ha emanato le preinformative europee scorporando sei linee ferroviarie secondarie, inserendole nei lotti del trasporto su gomma, con l'obiettivo di razionalizzare e integrare meglio il trasporto gomma-ferro. Riteniamo l'impostazione sbagliata e rischiosa dal punto di vista della garanzia del servizio e per la tutela dei diritti dei lavoratori. In un contesto incerto e in continua evoluzione, tale scelta aumenta la frammentazione del servizio, crea ulteriore incertezza e malumore tra i lavoratori e scontenta persino le aziende del trasporto su gomma, che si vedono costrette a organizzarsi per effettuare tali servizi.
Il contesto si complica ulteriormente, ancora una volta, a causa delle scelte di GTT e del Comune di Torino. GTT sta gestendo due delle 8 linee del Sistema Ferroviario Metropolitano in stretta collaborazione con Trenitalia e, fino a poco tempo fa, stava discutendo di formare una NewCo o un'ATI con Trenitalia per partecipare all'affidamento dei servizi nel nodo di Torino.
Circa un mese fa, GTT. con la benedizione o con l'input del Comune di Torino, comunica di aver siglato una manifestazione d'interesse con Arriva Italia Rail per partecipare all'affidamento del lotto ferroviario di Torino.
Senza entrare nel merito delle legittime decisioni di GTT e del precedente rapporto con Trenitalia, riteniamo la decisione molto azzardata per il futuro economico di GTT, che non naviga sicuramente in buone acque, per le ricadute sul servizio e sui lavoratori in termini di garanzie e tutele.
Allo stesso tempo, contestiamo fortemente le scelte della Regione Piemonte sul trasporto ferroviario, unica Regione in Italia che in precedenza aveva tagliato 14 linee e ora, unica Regione che, in nome della concorrenza, rischia di creare uno spezzatino nel sistema ferroviario, con il pericolo concreto di peggiorare il servizio offerto e mettere a rischio le condizioni dei lavoratori coinvolti.

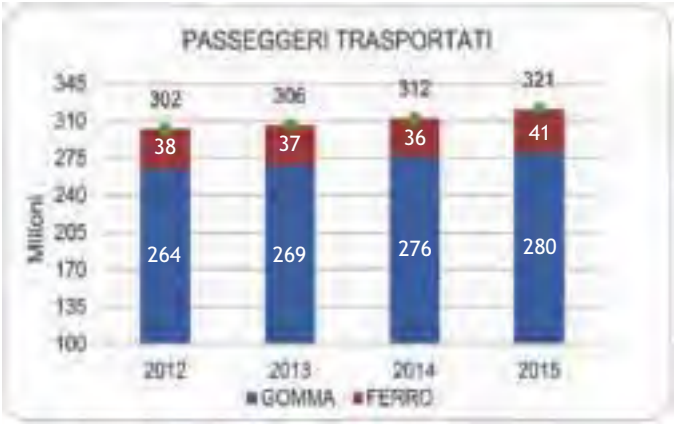
Quale futuro per il TPL in Emilia Romagna?

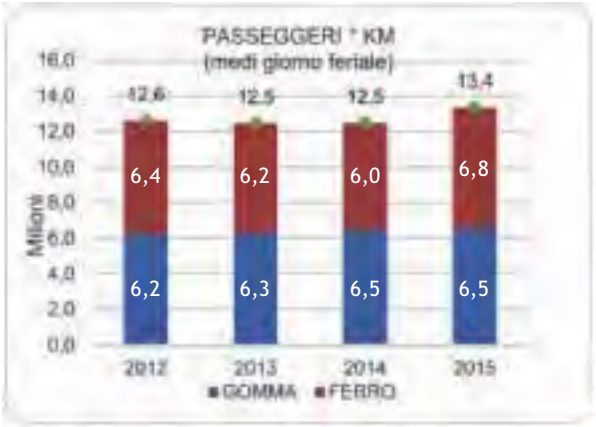
di Michele De Rose, Segretario Generale Filt-Cgil Emilia Romagna

Per comprendere bene le scelte che hanno caratterizzato, in questi anni, il Trasporto Pubblico Locale in Emilia Romagna, è necessario partire dal contenuto del PRIT (Piano Regionale Integrato dei Trasporti). Il Piano vigente si pone l'obiettivo di base di massimizzare l'accessibilità al sistema della mobilità collettiva, attraverso un quadro di sostenibilità ambientale e di equità sociale che si realizza con una integrazione modale "ferro-gomma", la programmazione e l'attrattività del TPL (rinnovo parco bus, integrazioni tariffarie e informazioni sulla mobilità), la pianificazione integrata del servizio e la stipula di clausole sociali per la salvaguardia dei diritti dei lavoratori del settore.
Contemporaneamente la Regione ha operato, in questi anni, in modo che si potesse arrivare a costituire una società regionale "Ferro-Gomma" che si candidasse a gestire il servizio di TPL in Emilia Romagna. Questi obiettivi naturalmente sono stati condivisi, nelle varie fasi nelle quali il progetto si è dispiegato, con le Organizzazioni Sindacali, attraverso un percorso virtuoso di buone pratiche che ha visto diversi accordi di concertazione, come il Patto della Mobilità e il Patto per il Lavoro.
Dopo questo breve excursus, vediamo cosa si è attuato finora di quanto previsto dal PRIT, dalle Leggi regionali sul TPL e dagli accordi sindacali.
Si è realizzata e conclusa la parte relativa al servizio ferroviario. Si è svolta una gara a evidenza pubblica che ha assegnato il servizio, composto di 18 milioni di km/treno, del lotto unico regionale con una durata massima di affidamento di 15 anni + 7 anni e con un investimento di 650 milioni in materiale rotabile per l'acquisto di 75 nuovi convogli. Il corrispettivo economico annuo è di 153 milioni, cui si aggiungono altri 100 milioni di incasso da traffico. Inoltre, conteneva una clausola sociale di salvaguardia dei diritti dei lavoratori in caso di subentro di nuova impresa attraverso l'applicazione dell'art. 2112 del codice civile, che prevede: il mantenimento del CCNL e di tutti gli accordi aziendali in essere presso le aziende affidatarie sino alla sigla di un nuovo accordo aziendale di confluenza; la conservazione della sede/residenza di lavoro; la tutela del personale eventualmente inidoneo al profilo lavorativo; la tutela occupazionale quantitativa e qualitativa del personale.
Oltre a ciò, nell'ambito del confronto promosso e coordinato dalla Regione, la clausola sociale prevede l'applicazione, ai lavoratori dell'impresa affidataria, del CCNL delle Attività Ferroviarie al termine del periodo intercorrente fra il termine di aggiudicazione della gara e l'inizio dell'erogazione del servizio. La gara è stata aggiudicata a una ATI (Associazione Temporanea di Imprese) composta da Trenitalia e Tper che, secondo le ultime previsioni, dovrebbe subentrare al gestore attuale entro la metà del 2019. Nel contempo, si è aperto il confronto finalizzato all'armonizzazione contrattuale che si dovrà concludere prima di tale data. Giova ricordare che questa modalità (gara a lotto unico) al momento è l'unico caso nel territorio nazionale, mentre nel resto del Paese siamo in presenza di proroghe degli affidamenti diretti a Trenitalia o tentativi di suddivisione in lotti del servizio e successive gare per l'assegnazione del servizio stesso.

Sul versante del servizio su gomma, c'è stata una prima tornata di gare che ha visto la riconferma dei precedenti affidatari dei servizi nei rispettivi bacini di tutte le provincie dell'Emilia Romagna, e un successivo percorso di aggregazione che ha visto coinvolte le aziende dei territori di Piacenza, Reggio Emilia e Modena (Seta), Bologna e Ferrara (Tper), Forlì, Cesena, Ravenna e Rimini (Start Romagna), con relative quote di partecipazione societaria da parte della Regione alle suddette aziende.
È rimasta esclusa da questo processo l'azienda Tep di Parma. Attualmente siamo in regime di proroga contrattuale per l'assegnazione del servizio per i bacini di Piacenza, Modena e Reggio Emilia e per quello della Romagna alle attuali aziende esercenti di servizio. Per il bacino di Bologna e Ferrara l'affidamento scade il 31 dicembre.2019. Per quello di Parma è stata espletata la gara per l'affidamento "net cost" dei servizi con assegnazione provvisoria all'ATI costituita da Busitalia e Autoguidovie. È sempre prevista la clausola sociale che garantisce, in caso si subentro di nuove imprese, il mantenimento dei diritti dei lavoratori, ai sensi

IL TRASPORTO PUBBLICO IN CIFRE IN EMILIA ROMAGNA





degli artt.13 comma 6 e 14 comma 1 della Legge regionale 30/98 nonché dell'art. 2112 del c.c.
A seguito dell'epilogo della gara di Parma sulla gomma, che ha visto prevalere una Società esterna al tessuto industriale e data la cronica insufficienza di risorse economiche che affligge questo settore, la Regione ha deciso di aggiornare il proprio progetto sulla costituzione di un'unica azienda, prevedendo la creazione di una Agenzia unica Regionale Ferro-Gomma e una Holding che aggreghi in una sola società tutte le aziende pubbliche presenti nel settore della gomma.
Questo progetto tenta di salvaguardare la natura territoriale del servizio dal punto di vista industriale e rispondere ai bisogni delle varie comunità presenti in Regione. La Holding manterrà la proprietà pubblica anche se si potrà avvalere di un partner industriale in grado di migliorare la capacità industriale e finanziaria.
Altro elemento importante di questo progetto è la dichiarata volontà da parte della Regione di tutelare il lavoro attraverso la stipula di una clausola sociale regionale che garantisca i diritti dei lavoratori nelle fasi delle gare. Al momento, questo progetto è al vaglio delle singole realtà territoriali attraverso un percorso di confronto con tutti i portatori d'interesse presenti nel settore, e, se condiviso, si realizzerà solo alla fine di questo iter.

	Autofiloviario	Ferroviario	Infrastruttura ferroviaria
Percorrenze	111.164.744 vett*km	17.649.630 treno*km	365 km di rete
Passeggeri trasportati	279.849.876	40.946.907	
Addetti	5.530	1.470	235
Mezzi	3.155 bus – 121 filobus	150 convogli	
Ricavi da traffico	€ 142.000.000,00	€ 107.000.000,00	
Corrispettivo servizi Tpl	€ 242.728.000,00	€ 133.933.000,00	
Corrispettivo gestione infrastruttura ferroviaria			€ 19.669.000,00
Costo complessivo del sistema Tpl RER		**€ 645.330.000,00**	

Fonte: Rilevazione dati 2015 – Osservatorio sul Tpl

Come Filt e come Cgil dell'Emilia Romagna abbiamo condiviso questo aggiornamento perché garantisce un flusso di risorse certe per i prossimi anni e permette di mantenere un ancoraggio al territorio attraverso le attuali aziende locali e migliorare il servizio reso. Insieme a queste condizioni abbiamo avanzato una proposta di proroga delle gare al 31 dicembre 2019, in modo che vi sia un consolidamento della holding dal punto di vista della governance e industriale e la stipula della clausola sociale che includa, in caso di cambi gestione, anche i lavoratori dipendenti dalle imprese sub-affidatarie del servizio, oltre ai lavoratori direttamente dipendenti delle aziende esercenti il servizio. Infine, dal lato della tutela dei diritti, abbiamo proposto un nuovo patto della mobilità che vincoli la Regione, gli Enti Locali, le Aziende e le Agenzie per dare un futuro certo al TPL in Emilia Romagna.

Nel futuro del trasporto pubblico c'è il futuro di Milano

di Luca Stanzione, Segretario Generale Filt-Cgil Milano

Il 5 aprile scorso si è chiusa con un accordo la vertenza che ha visto impegnati i lavoratori del Trasporto Pubblico Locale a Milano e le Organizzazioni sindacali, in una mobilitazione iniziata nelle prime settimane del 2017. È stato necessario arrivare allo sciopero, il primo dopo tredici anni.

Il quadro normativo

La legge regionale 6/2012 può essere considerata lo snodo da cui discendono le principali trasformazioni del settore in tutta la Regione Lombardia. La normativa prevede, infatti, l'istituzione di dodici Agenzie di Bacino che assorbano le competenze fino allora attribuite alle province e ai comuni e, nel caso di Milano, alla Città Metropolitana, di programmazione e affidamento del servizio di Trasporto Pubblico. Agenzie che si strutturano con personale degli enti citati e risorse a loro attribuite da Regione Lombardia e Governo e integrati da risorse aggiuntive dei Comuni, delle Province e di Città Metropolitana. Le Agenzie, secondo il cronoprogramma definito dalla Regione, avrebbero dovuto "ridisegnare" la rete di trasporto pubblico e affidare il servizio attraverso gare. Gare che possono essere bandite per "lotto unico" oppure per "lotti separati", vale a dire per lotti che coincidono con l'estensione territoriale del bacino di competenza oppure in lotti che frantumano il territorio del bacino.

La Legge Regionale s'inserisce in un processo di riforma complessivo del settore che interessa tutto il Paese e che ha visto Legislatori, Governi – nazionali e territoriali – enti locali impegnati negli ultimi anni sia sul versante della distribuzione delle risorse e del loro affidamento, sia su quello delle regole. La c.d. riforma Del Rio, i decreti attuativi della c.d. Riforma Madia, la ristrutturazione del Fondo Nazionale del Trasporto Locale, il D.L. n. 50 del 24 aprile 2017 sono tutti tasselli di un unico processo di riforma, così come il D.L. 50/2016 "Codice nazionale in materia di appalti pubblici e concessioni"[1].

In questo quadro s'inserisce la Delibera 219/17 del Comune di Milano, che ha prorogato il Contratto di Servizio con l'Azienda ATM e ha scelto di dividere in due i servizi di Mobilità che oggi svolge l'azienda, esplicitando, nei primi mesi dell'anno, una prima frantumazione tra i servizi di trasporto e i "servizi accessori" (sosta, car sharing, bike sharing, gestione Area C e servizi accessori al TPL). Nella delibera non è chiarito se, in caso di gara, i servizi di Trasporto Pubblico Locale saranno banditi unitariamente oppure separatamente. Un'incertezza che ha creato profonda preoccupazione e contrarietà all'ipotesi di un'eventuale gara per lotti separati sulla stessa area metropolitana.

Le condizioni di mercato

La domanda di trasporto pubblico continua a registrare nell'area metropolitana un sensibile incremento, collocando Milano fra le tre città italiane con il maggior numero di passeggeri trasportati attraverso i mezzi del servizio pubblico[2]. Questa condizione rende Milano e la Lombardia due delle aree con maggiore potere di attrazione di investimenti delle grandi aziende del settore su scala europea.

Eppure, a questa condizione non corrisponde l'esistenza di grandi soggetti italiani capaci di competere sia sul fronte della capacità di investimento, sia su quello della specializzazione nell'erogazione di servizi pubblici di trasporto su grandi aree metropolitane. Vi sono aziende con una delle due capacità, ma prive dell'altra. Questo è il caso di ATM, che ha dimostrato di saper fornire un servizio di qualità all'altezza dei benchmark europei, ma non di avere quella capacità di investimento necessaria a far fronte alle grandi trasformazioni che, nei prossimi decenni, Milano affronterà. Una su tutte: il recupero delle aree degli ex scali ferroviari, circa 1 milione e 300 mila mq da innervare di trasporti locali in rete con l'attuale sistema.

L'altro soggetto italiano capace di fare investimenti - che ha identificato il settore del trasporto metropolitano come asset di sviluppo nel suo Piano Industriale – è il Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane, cui oggi manca l'esercizio del servizio in una grande città metropolitana.

Al contrario, vi sono grandi gruppi europei che hanno già una presenza consolidata in grandi provincie lombarde: è il caso del Gruppo Arriva, presente a Bergamo, Brescia, Como, Cremona. Su questo il nostro sistema accusa un ritardo non ancora colmato. Negli anni tra il 2008 e il 2010, abbiamo assistito ai processi di riorganizzazione più intensi del settore, che hanno riguardato grandi colossi europei, ad eccezione dell'Italia. Nel 2009, RATP acquisisce

1 "Investire nel Trasporto Pubblico – mezzi e reti per la mobilità" – Cassa Depositi e Prestiti – gennaio 2017
2 "Trasporti pubblici in retromarcia" – Il Sole 24 Ore – 16 novembre 2016

Mac Donald Transit Associates, Fullington Bus Compan; Veolia Transport firma con Transdev un processo di fusione. Nel 2010, DB acquista il Gruppo Arriva e RATP ha rilevato Transdev Italia e con essa le controllate Amt Genova e Dolomiti Bus[3].
Un ritardo, quello dell'Italia nel settore, che rischia di aggiungere un altro elemento di disparità tra il nostro paese e il resto d'Europa, indebolendo ulteriormente l'intero assetto del settore della mobilità. Per questa ragione abbiamo sostenuto la necessità che tra i principali due soggetti coinvolti (ATM-FS) si possa definire una partnership che metta a valore la capacità di investimento e il know-how sui processi produttivi. Milano può vantare il 31% di trasporto pubblico rispetto al totale degli spostamenti motorizzati, Roma il 26,60% e Torino il 26,70%, Paris Ille-de France il 29,40% e Barcellona il 40,80%. Milano si attesta tra le prime città italiane, ma, nel confronto con altre aree metropolitane europee, è evidente che c'è ancora un potenziale da sviluppare[4], che può emergere solo con scelte strategiche che coinvolgano i diversi livelli di governo (Città Metropolitana, Comune, Governo, aziende interessate).

L'accordo

L'accordo siglato il 5 aprile 2017 definisce un percorso chiaro che, in caso di gara, vede il Comune di Milano impegnato, in seno all'Agenzia, alla strutturazione di un unico bando per tutto il servizio di TPL della città Metropolitana. In tale accordo ci sono risultati che, prima, con la Giunta non eravamo riusciti a condividere.
Innanzitutto, vi è la proroga del Contratto di Servizio senza riduzione dello stesso e questo ha una conseguenza per i cittadini e per chi lavora a Milano. Ridurre il servizio porta sempre con sé il rischio di una riduzione del Lavoro. Vi è, per la prima volta, l'indicazione del "lotto unico" come scelta privilegiata del principale soggetto dell'Agenzia per la Mobilità. Se vi saranno le gare, possiamo già dire, oggi, che non vi sarà uno spacchettamento del servizio di trasporto pubblico. Questa è una garanzia anche per la definizione dei rapporti con quei soggetti industriali che un domani potrebbero essere interessati a una partecipazione alle gare di Milano. Nell'accordo vi è l'impegno all'unicità aziendale di tutto il Gruppo ATM, le tutele occupazionali per tutti i lavoratori e, per la prima volta, si parla di garanzie circa la contrattazione di Primo e Secondo Livello. La normativa regionale e nazionale prevede, infatti, il mantenimento delle medesime condizioni economiche, non affrontando il tema – che oggi rimane ancora aperto – della relazione che vi è tra la normativa aziendale e la tipologia di servizio garantita al territorio.
Su una delle questioni che abbiamo posto, ovvero lo spacchettamento di alcuni servizi, che già la Delibera 219 definisce, abbiamo sottoscritto con il Comune l'impegno alla riunificazione in caso di gara del Trasporto Locale. Nell'accordo vi è l'apertura di due tavoli distinti: uno con la proprietà per monitorare che quanto scritto in quest'accordo si traduca in atti conseguenti dell'Amministrazione; un altro con l'Azienda perché, nell'ambito delle decisioni di sua totale competenza, sia preservato quanto abbiamo chiesto durante tutta la nostra vertenza.

Se vi saranno le gare, il Gruppo ATM dovrà decidere con quale azienda parteciparvi. Vogliamo discutere di questo, senza dare per scontato le soluzioni paventate nel recente passato. Questa decisione spetta unicamente al management aziendale e all'autonomia di ATM e non alla Proprietà. La proprietà può assumere l'impegno circa la Piena Occupazione – e lo ha fatto con l'accordo del 5 aprile – ma non può prendere decisioni che non le competono, pena l'essere sanzionata per violazione della concorrenza e dell'autonomia aziendale. Il tavolo sancito nell'accordo serve per affrontare questi argomenti con l'unico interlocutore che su questi temi è in grado di assumere decisioni e impegni.
L'accordo siglato tiene conto di due possibili scenari: l'affidamento in house oppure l'affidamento del servizio tramite gare, come stabilito dalla Legge Regionale 6/2012. In entrambi i casi, l'accordo tutela l'unicità del servizio e le condizioni di lavoro. Noi aspettiamo le verifiche normative che il Comune sta facendo e che sono condizionate dalla pubblicazione del secondo decreto attuativo della Legge Madia.
Capiremo qual è la strada migliore.
È necessario, secondo noi, partire da una premessa: ATM è un player di eccellenza in Italia e in Europa nel Trasporto Pubblico. Questa risorsa non va persa e può rappresentare un'occasione non solo per Milano

3 "Il Trasporto Pubblico in Italia – stato, prospettive e confronti internazionali" – Fondazione Filippo Carcciolo
4 "Ripartizione modale nelle principali città europee (anno 2011) – European Platform on Mobility Management

ma per l'Italia, per giocare la partita in un settore strategico dello sviluppo economico, in un Paese che ha attraversato una delle più gravi crisi economiche del dopoguerra. Non vogliamo che ATM, a causa di scelte sbagliate, si rinchiuda nei confini della città. Abbiamo la consapevolezza che gli scenari futuri non saranno condizionati unicamente dalla volontà del Comune di Milano. Anche se fosse deciso l'affidamento in house, questo non cancellerebbe la concorrenza che si sta consumando in Europa nel settore del Trasporto Locale. Per questa ragione abbiamo bisogno di un'azienda che, nei prossimi anni, continui sulla strada della valorizzazione delle proprie potenzialità, in modo che, qualsiasi scenario si determini, possa continuare a mantenere la sua forza che è legata alla sua capacità di continuare a essere un'azienda concorrenziale. Se diventasse un'azienda meno dinamica di oggi, ne uscirebbe indebolita la componente Lavoro, facendo diventare ATM preda di chi oggi guarda a Milano come a un'occasione di mercato.

Il rapporto con gli opinion makers

A seguito dello sciopero del 5 aprile, il sindacato tutto è stato oggetto di forti critiche da parte di una serie di editorialisti di diversi giornali. È necessario su questo sviluppare una riflessione che affronti nel merito quanto a noi è stato imputato.
Immaginiamo fra cinque anni Milano con una mobilità diversa da quella di oggi, un servizio di trasporto parcellizzato in diverse aziende, minori investimenti nella mobilità, minore integrazione oraria, una rete di servizi meno estesa territorialmente di quella che conosciamo oggi: davvero è immaginabile che Milano possa conservare la propria capacità attrattiva? Milano non sarebbe la città del Design, del Food, dell'Editoria senza questo sistema di trasporti. Il nostro sciopero è stato organizzato per salvaguardare l'attuale sistema di servizi in una delle zone più strategiche del Paese. Si sono soffermati su quelle quattro ore e hanno perso di vista il futuro della nostra città, provando a schiacciare il sindacato confederale dentro lo stereotipo del sindacato corporativo. Ridurre a macchietta una delle due controparti di una trattativa, in questo caso il Sindacato dei trasporti, significa schiacciare e disegnare l'altro soggetto, il Comune di Milano, come un'istituzione debole e incapace di gestire le conflittualità.
C'è, invece, un problema vero di cui quegli stessi giornalisti non parlano: l'inadeguatezza dell'attuale normativa di regolamentazione degli scioperi. Noi abbiamo una serie di regole che costringono chi vuole far sciopero a verificare le compatibilità con il calendario degli scioperi della Commissione Nazionale di Garanzia. Ma quelle stesse regole non tengono conto del fatto che ci sono Organizzazioni Sindacali o coalizioni di organizzazioni – come nel caso di cui parliamo – che rappresentano, da un punto di vista numerico, più lavoratori di altri. Questo comporta che piccolissime organizzazioni sindacali spesso costellano il calendario degli scioperi di iniziative che producono il c.d. "effetto annuncio" ma che, in realtà, hanno una bassissima adesione da parte dei lavoratori.
La Filt-Cgil ha proposto di legare la rappresentanza delle Organizzazioni Sindacali al diritto di precedenza nella collocazione dell'iniziativa di sciopero. Questo non vuol dire negare a qualcuno il diritto a indire uno sciopero; al contrario, significa difendere il diritto della maggioranza dei lavoratori a scioperare quando è necessario.

Artoni: una vicenda intollerabile

di Danilo Morini, Dipartimento Trasporto Merci e Logistica Filt-Cgil Nazionale

Tutti i dipendenti da oltre quattro mesi senza stipendio. Oltre 3000 lavoratori tra diretti e indotto a rischio occupazionale e in difficoltà per accedere alla Cigs, a causa della normativa restrittiva sugli ammortizzatori sociali.

Il gruppo Artoni, pur nell'indifferenza della proprietà, già da tre anni viveva una serie di difficoltà crescenti, sia sul piano industriale e organizzativo sia, soprattutto, sul versante finanziario e di bilancio. A più riprese, nel corso del 2016, il Sindacato ha chiamato al confronto l'azienda, con lo scopo di affrontare una situazione che palesemente si avviava alla catastrofe e che, altrettanto palesemente, era sottovalutata dalla direzione.
Mercoledì 23 novembre 2016, presso Fedit – Federazione Italiana Trasportatori, a Roma, si è tenuto un incontro sindacale con Artoni S.p.A. per tentare di acquisire gli elementi necessari a comprendere lo stato reale in cui versava l'azienda e le possibili prospettive future.
Le organizzazioni sindacali, le RSA e tutti i lavoratori da tempo manifestavano una seria preoccupazione sui dati degli ultimi bilanci e sulla conseguente tenuta aziendale, dettata, in particolar modo, dalla mancanza di un piano industriale chiaro e da azioni concrete per un reale rilancio dell'azienda sul mercato.
Durante l'incontro, la direzione del personale ha comunicato che era in via di definizione un'intesa con un partner del settore per il suo subentro in azienda, senza per altro specificarne modalità e denominazione. Sono state inoltre evidenziate le difficoltà operative e commerciali che rendevano sempre più critica la situazione.
In quella sede dai sindacati sono state richieste con forza risposte chiare e precise, per superare il clima di incertezza intollerabile per i 610 dipendenti (a quella data) e gli oltre 2500 altri lavoratori indiretti e dell'indotto.
Sempre in quella sede è stata denunciata la mancanza completa di dialogo tra la proprietà e le parti sociali, l'atteggiamento evasivo su corrette relazioni sindacali, l'assenza di un confronto sul futuro, che era fonte di forte preoccupazione per la continuità operativa e per il grave rischio occupazionale per i lavoratori.
Già allora il Sindacato aveva richiesto un confronto con la proprietà per comprendere le modalità e le tempistiche del paventato ingresso di un nuovo soggetto imprenditoriale, per aprire la discussione sul piano industriale, commerciale e operativo e condividere, ove possibile, le conseguenti azioni da intraprendere.
Nonostante ciò, la proprietà è sfuggita a ogni confronto e si è palesata solo con la comunicazione di attivazione della procedura per la cessione di ramo d'azienda a Fercam, il 19 gennaio scorso.
In un primo tempo, abbiamo valutato positivamente il fatto che si realizzasse un rapporto tra il Gruppo Artoni e Fercam, un importante e strutturato player logistico, dopo un lungo periodo di difficoltà e preoccupazioni, evidenziando che era prioritaria la realizzazione di un piano industriale forte e in grado di rilanciare le attività di un'azienda storica e molto articolata sul territorio come Artoni.
Il rapporto instaurato con Fercam avrebbe dovuto portare alla soluzione di una fase critica che si protraeva da qualche tempo e che aveva contemplato anche notevoli sacrifici da parte dei lavoratori coinvolti. La nuova realtà avrebbe dovuto consentire di non disperdere il grande patrimonio professionale e di competenze degli oltre 3 mila lavoratori tra diretti e indiretti, dislocati in 60 filiali.
A seguito dell'attivazione di cessione a Fercam, si è convenuto l'incontro, presso l'associazione Anita, il 7 febbraio scorso.
Nel pomeriggio del 6, però, giungeva, da parte aziendale, una richiesta di spostamento al 10 per effettuare l'esame congiunto sulla procedura, attivata per l'acquisizione dell'intera azienda Artoni (che, al momento, contava 586 dipendenti, nelle varie sedi locali) da parte di Fercam. All'incontro del 10 febbraio, diversamente da quanto dichiarato con la procedura, Fercam ha manifestato la volontà di acquisire solo una parte dei siti e dei lavoratori di Artoni e posto un ricatto inaccettabile alla parte sindacale.
Fercam, contro ogni norma vigente, pretendeva di concordare il licenziamento di 170 lavoratori e lavoratrici per compiere l'operazione di ingresso in Artoni. Le Segreterie Nazionali di Filt, Fit e Uiltrasporti e le RSA di Artoni hanno ribadito che l'incontro con Fercam e Artoni era stato concordato per dare corso alla procedura, attivata dalle imprese il 19 gennaio, per il trasferimento dei rami d'azienda Artoni group, Artoni logistica e Artoni trasporti e per effettuare il passaggio di tutti lavoratori alla nuova impresa, alle medesime condizioni economiche e normative, così come previsto dall'art. 2112 del Codice civile.
Fercam, invece, ha posto come condizione al suo subentro in Artoni, che si realizzasse un accordo sindacale che, a fronte di un

esiguo incentivo, sancisse il licenziamento di fatto di oltre 170 lavoratori e lavoratrici, senza alcuna possibilità di prosecuzione lavorativa e senza alcun ammortizzatore sociale applicabile. L'azienda altoatesina, in spregio alla legge e in violazione palese della procedura attivata, voleva scegliere i soli siti di proprio interesse e non compiere, di fatto, il trasferimento di ramo d'azienda. E per farlo pretendeva l'avallo sindacale, togliendo ogni dignità e diritto al lavoro ed ai lavoratori coinvolti. Artoni, dal canto suo, non consentiva in alcun modo la possibilità di attivare strumenti di sostegno al reddito per i lavoratori che le sarebbero rimasti in carico.
Le Segreterie Nazionali e le RSA hanno cercato di agevolare in ogni modo, e all'interno delle normative vigenti, l'operazione di subentro. Hanno proposto di concordare un indennizzo adeguato per coloro che, volontariamente, alla luce delle scelte imprenditoriali relative alle sedi che non sarebbero state acquisite, avessero preferito non passare in Fercam. Contemporaneamente si sono rese disponibili, da subito, ad affrontare il piano industriale della nuova realtà per trovare tutte le soluzioni necessarie, a partire dalla riduzione degli emolumenti del personale e dall'attivazione degli ammortizzatori sociali applicabili, anche attraverso il coinvolgimento del Ministero dello Sviluppo Economico e del Ministero del Lavoro.
Le proposte e le disponibilità sono state rigettate e Fercam ha lasciato il tavolo rendendo palese che l'unica intenzione reale era quella di effettuare uno spezzatino d'impresa, sulla pelle dei lavoratori, sui quali voleva far pendere la spada di Damocle della realizzazione o meno dell'affare. Un atteggiamento che è stato percepito chiaramente dalle lavoratrici e dai lavoratori presenti come un'azione ricattatoria. Ancora una volta, nel settore della logistica, si sono evidenziati comportamenti e aspettative aziendali che poco hanno dell'impresa e che mercificano i lavoratori negando la loro dignità.
Dal 13 febbraio abbiamo messo in campo tutte le azioni possibili e i contatti informali e formali per riallacciare il confronto e concludere la procedura al meglio per tutti i lavoratori. Il 14 Artoni ha contattato il Ministero del Lavoro per avere informazioni rispetto alla Cigs e il giorno successivo ha dichiarato alle organizzazioni sindacali e alle RSA la volontà di mantenere attiva una parte di impresa e di chiedere la Cigs per il restante personale che non fosse transitato in Fercam. Abbiamo condiviso il percorso, sottoscritto un verbale di conclusione di procedura e lo abbiamo portato immediatamente a Fercam.
Nel giro di tre giorni, avremmo reso possibile quanto chiesto forzatamente da Fercam, con la garanzia di Artoni che avrebbe richiesto, per tutti i lavoratori non coinvolti dal passaggio,

l'attivazione di uno strumento di sostegno al reddito. A questo punto si è resa chiara la reale volontà di Fercam. Dopo aver acquisito parte dei clienti e dei fornitori di Artoni a costo zero (in questo agevolata dall'ottuso comportamento dell'azienda reggiana che pare abbia consegnato le chiavi dell'impresa al colosso altoatesino ancor prima di un qualsiasi accordo formale), era svanita ogni volontà di acquisto di sedi e acquisizione di personale. Solamente dopo la richiesta delle Segreterie Nazionali al Ministero dello Sviluppo Economico di un'urgente convocazione dei soggetti coinvolti, si è ripreso un minimo di confronto.
Fercam, sotto la pressante richiesta del Ministero, ha accettato di riaprire la partita e si è resa disponibile ad acquisire in affitto d'azienda 14 sedi di Artoni, con circa 146 dipendenti.
Artoni dovrebbe mantenere aperte le sedi di Trieste e Genova, svolgendo attività di magazzino e distribuzione cittadina per conto di Fercam ed ha richiesto l'attivazione della cassa integrazione per il restante personale (ora poco più di 210 lavoratori e lavoratrici) per la quale sono in corso gli incontri al Ministero del Lavoro, dopo la presentazione da parte aziendale al tribunale di Reggio Emilia di un'istanza per il riconoscimento dello stato di insolvenza e per l'amministrazione controllata.
In questa già tragica situazione s'inserisce il comportamento scellerato della proprietà Artoni che, da oltre quattro mesi, non corrisponde le retribuzioni ai dipendenti e, da oltre otto mesi, non paga i fornitori. Un dramma per oltre tremila famiglie che lascia indifferente l'azienda.
Con un ulteriore fattore negativo dato dalla cosiddetta riforma degli ammortizzatori sociali che, avendo abolito la cassa integrazione in deroga, rende praticamente impossibile dare una risposta al personale indiretto e, avendo ristretto notevolmente le causali, mette in seria difficoltà anche l'accesso alla Cigs per il personale dipendente. Infatti, fino ad ora il Ministero del Lavoro non ha sciolto la riserva sulla possibile concessione della Cigs al personale dipendente e non autorizza interventi derogatori che possano dare risposta anche al personale delle aziende in appalto, per il quale resterebbe solamente un auspicabile intervento a carico delle regioni interessate.
Il tribunale di Reggio Emilia ha dichiarato lo stato di insolvenza dell'impresa il 3 maggio e nominato il commissario giudiziale il quale, il 15 novembre prossimo, dovrà relazionare sul possibile accesso all'amministrazione controllata. A seguito di tale nomina si svolgerà il terzo incontro al Ministero del Lavoro nel quale cercheremo di affermare quanto sostenuto, congiuntamente con la confederazione, riguardo alla possibilità di assegnazione della Cigs per i dipendenti Artoni, almeno per il periodo di amministrazione giudiziaria.

La nuova forma della città contemporanea

di Alessandro Balducci, Professore in Pianificazione e Politiche Urbane - Politecnico di Milano

La città contemporanea è difficile da afferrare, perché ciascuno degli attori che la popolano ne ha solo visioni parziali, riesce a cogliere frammenti della realtà. Essa presenta dei rischi ma anche straordinarie opportunità: è l'anello di congiunzione tra locale e globale, tra reti di luoghi e reti planetarie, tra mondi di vita e processi di globalizzazione.

Le città sono tornate a essere centri propulsori dello sviluppo. Ciò è particolarmente vero per città che sono nodi delle reti globali in una situazione nella quale l'economia è sempre più integrata a livello mondiale.
La crisi urbana degli anni'70 del secolo scorso è ormai alle nostre spalle, con il superamento del pericolo allora paventato di dover assistere inermi a un declino progressivo della città, assieme a quello della sua base industriale.
In una fase in cui nei paesi più avanzati è soprattutto l'economia della conoscenza a essere motore dello sviluppo, la concentrazione torna a essere un valore.
La città, e soprattutto la grande città, funziona come *milieu*, dove la prossimità e la compresenza creano sovrabbondanza di scambi attuali e potenziali, tra industria e cultura, tra direzionalità e finanza, arte e industria creativa ed è allo stesso tempo porta verso l'esterno, attraverso l'accesso alle reti multiple di comunicazione, trasporto, informazione, relazioni economiche, ciò che consente al *milieu* di essere un ambiente complesso e denso dove può svilupparsi l'innovazione.
Ma la città che è emersa dal profondo processo di trasformazione che ha consentito la transizione da un'economia prevalentemente materiale a una prevalentemente immateriale, è un fenomeno sociale, economico e spaziale completamente diverso da quello che, fino a tutto il XX secolo, eravamo abituati a chiamare città.
Fino a pochi anni fa, infatti, le città erano descrivibili come strutture urbane compatte, sviluppate attorno a luoghi centrali contenenti i principali edifici pubblici, cresciute lungo radiali che conducevano dal centro alla periferia e poi, attraverso la campagna, ad altri centri secondo una precisa gerarchia. In Europa, le città erano fenomeni che in gran parte traevano le loro origini da antichi insediamenti romani o medioevali di cui ancora è possibile riconoscere le tracce.
Oggi la città è altra cosa, la nuova città non è più un agglomerato di strade e piazze e edifici. Sull'antica armatura si è steso uno strato di urbanizzazione diffusa, tanto che essa non è più afferrabile nel suo insieme da chi la percorre lentamente a piedi; la si può cogliere solo dall'aereo, dall'automobile, dal treno, attraversandola a una velocità diversa. Ciò che è avvenuto a partire dagli anni '70 non è stato, però, un fenomeno di semplice espansione della città centrale, estensione dell'urbanizzazione dal centro verso la più lontana periferia. La città contemporanea è fatta di discontinuità. Se la percorriamo dall'antico centro verso l'esterno troviamo una successione di oggetti e di spazi non riconducibili alle originarie gerarchie urbane.
Questo cambiamento investe tutto il mondo. Ovunque si ha un allargamento del fenomeno dell'urbanizzazione: come sappiamo, già dal 2007 la popolazione urbana del pianeta ha superato la metà della popolazione mondiale, è previsto che raggiunga il 75% nel 2050 e la quasi totalità della popolazione alla fine di questo secolo. Il processo di urbanizzazione ha significati diversi in diverse parti del mondo.
Negli Stati Uniti, si tratta dell'accelerazione dei fenomeni di *sprawl* che portano le classi più agiate a ricercare condizioni abitative sempre più esclusive e lontane dalle Downtown. Nei paesi in via di sviluppo e in quelli emergenti dell'Asia, è ancora in corso un processo di esodo dalle campagne verso le città che si allargano nel territorio della periferia. In Europa, invece, dove già quasi l'80 % della popolazione vive in contesti urbani, la situazione è ancora diversa, una fitta rete di città ha costituito l'ossatura di un processo di redistribuzione della popolazione, che, dopo la fine delle grandi migrazioni interne, ha dato luogo a una varietà di situazioni urbane (Secchi 2003): dalle grandi città-regioni ad alta densità come Londra, Parigi, Berlino, alla città diffusa, a bassa densità del Veneto o delle Fiandre, fino alla combinazione dei due modelli, che dà luogo a quelle che Peter Hall chiama *mega-city-regions*,

mega-regioni-urbane; nel sud e nel nord della Gran Bretagna, nella regione compresa tra Bruxelles e Amsterdam, nella Rhur e nella Pianura Padana: la mega-city-region di Milano che va da Torino a Venezia nella direzione Est-Ovest e che interessa il Canton Ticino in Svizzera e le città dell'Emilia Romagna in direzione Nord-Sud.
Si tratta di uno sviluppo che anche alla scala europea identifica un cuore urbano rappresentato (secondo ESPON) in un pentagono i cui vertici sono Parigi, Londra, Amburgo, Monaco e Milano, all'interno del quale è compreso il 14% del territorio dell'Europa a 27, con il 32% della popolazione, ma che produce il 47% del Pil. Le Mega-city-region sono, secondo Peter Hall, le aree meglio disposte nella competizione globale perché sono grandi bacini di imprese e di popolazione, con una capacità quindi di sviluppare servizi avanzati, di gran lunga superiore alle città pur grandi, isolate e monocentriche.
Per capire quali ragioni stanno alla base di quegli esisti spaziali dobbiamo scendere ancora e guardare alla città dal basso, dalla società, perché - come suggerisce Henri Lefebvre - "la città è la società tracciata sul suolo".
Mi sembra che si possa organizzare questo sguardo a partire da tre immagini: l'*accelerazione del movimento, la frammentazione e la connessione a rete*.
Dal punto di vista del movimento è del tutto evidente come la città non sia più un modello ordinato e isolato di mobilità. Una miriade di tracce avvicinano luoghi lontani e allontanano luoghi vicini. La città contemporanea è un agglomerato di flussi (Amin e Thrift 2005).
Le città centrali perdono popolazione residente, che è sostituita da un aumento della popolazione che utilizza la città quotidianamente o temporaneamente.
I cosiddetti *city users*, come li ha ben definiti Guido Martinotti: lavoratori permanenti e temporanei, turisti d'affari, studenti fuori sede, pazienti degli ospedali e loro familiari, visitatori di fiere, consumatori dell'offerta culturale della città ecc.
Non possiamo non osservare (Bauman 2005) come l'accelerazione del movimento delle componenti interne alla città si accompagna anche all'instabilità delle condizioni del lavoro, sempre più flessibile e incerto, delle forme di convivenza che sono messe in tensione dalla mobilità e dalle migrazioni forzate, delle identità, che assumono un rapporto assai più debole con i luoghi.
Una seconda causa della nuova forma che assume la città è data dal processo di frammentazione che interessa diverse sfere della condizione urbana.
Nella sfera economica, alla crisi della grande industria ha fatto riscontro una polverizzazione della struttura produttiva.
Nella sfera sociale, il forte movimento di redistribuzone selettiva della popolazione ha frammentato reti familiari e di vicinato tradizionali.
Nella sfera politico-amministrativa, l'allargamento dell'azione pubblica è stato accompagnato dalla proliferazione di soggetti: agenzie, consorzi, società per azioni a capitale pubblico, soggetti privati o del terzo settore convenzionati, che hanno reso sempre più complesso, settoriale e affollato il trattamento dei problemi considerati di rilevanza pubblica.
Il contesto del governo è quindi un contesto profondamente diverso dal passato, di *governance* multi-livello in cui i confini si moltiplicano e si sovrappongono, mettendo sempre più in tensione i confini tradizionali dell'organizzazione amministrativa.
Si dice, infatti, che stiamo cercando di governare la città del XXI secolo con i governi del XX secolo e con i confini del XIX secolo.
Un ultimo importante fenomeno che, in qualche misura, fa da contrappunto al processo di frammentazione è dato dalla costruzione di reti che riannodano legami tra componenti della città estesa e in qualche modo ci propone nuove forme di aggregazione e di socialità slegate dallo spazio.
Assistiamo, con lo sviluppo di internet e dei social network, alla proliferazione di quelle che Amin e Thrift chiamano "comunità a distanza". Si tratta di reti associative che non hanno una base territoriale costante o che non hanno per niente una base territoriale.
Così, mentre s'indeboliscono le relazioni di vicinato, si sviluppano reti associative basate su interessi comuni, che producono una socialità leggera, per certi versi meno impegnativa ma non per questo meno importante.
Questa è la città contemporanea.

Non ci sono destini già scritti né dal punto di vista di una sua completa de-territorializzazione e disgregazione, né tantomeno è pensabile che, senza prendersene cura, questa città possa continuare a essere motore dello sviluppo e ambiente di vita accogliente per la popolazione che lo abita. Credo sia necessario interrogarsi su quali sfide essa presenta a un sistema di attori, ciascuno dei quali ha, come ho detto, poteri d'intervento limitati e fortemente dipendenti dall'azione di altri.

Mi sembra possano essere messi in evidenza quattro ambiti principali di sfida.

Una ***prima sfida*** è certamente quella che consiste nel ***mantenere e potenziare le capacità di produrre ricchezza*** nelle attuali condizioni di concorrenza internazionale sempre più spinte. In un contesto imprenditoriale così complesso e frammentato e in una fase nella quale è soprattutto l'economia della conoscenza a sostenere l'economia reale, questo primo chiaro problema incrocia molti aspetti che attengono alla sfera privata e a quella pubblica. Come ci ricordano molti studi recenti sullo sviluppo, la competizione è anche fra territori che devono costituire un contesto fertile all'interno del quale possa svilupparsi l'innovazione. Sono mutati i fattori di localizzazione, è mutato il modo in cui si crea valore, molto dipende dalla capacità delle imprese, ma molto ha a che fare anche con la capacità dei territori di costruire beni pubblici che mettano in condizioni le imprese di meglio competere.

Una ***seconda importante sfida*** è quella della ***coesione sociale***. È importante occuparsi in modo attivo dell'invecchiamento della popolazione che ci chiede di sviluppare nuovi servizi, così come delle categorie che sono marginalizzate nel processo di sviluppo economico, ma che sono importanti per le funzioni che esercitano: immigrati, lavoratori dei servizi a basso valore aggiunto, badanti, ecc.

Una ***terza sfida*** è quella ***dell'ambiente e della qualità dell'abitare***. Negli ultimi decenni molto è stato sacrificato a un'idea banale di sviluppo che ha compromesso risorse territoriali e ambientali irriproducibili. Occorre tornare a occuparsi della qualità dello spazio pubblico, della qualità dell'ambiente, dell'abitabilità di un territorio che deve essere in grado di recuperare i suoi valori non solo per i suoi abitanti.

Una ***quarta sfida*** è quella che potremmo definire della ***coesione territoriale***: non possiamo pensare a una regione urbana capace di affrontare i temi chiave del proprio sviluppo senza trattare quello della sua organizzazione territoriale, della costruzione di strategie e immagini di sintesi che sappiano indicare nuovi principi organizzativi, contrapponendosi all'idea di

un insieme di frammenti in movimento e consentendo alla nuova città di ritrovare la sua forma e di disegnare le proprie traiettorie di sviluppo.

Molte delle opportunità e delle minacce che sono connesse a queste sfide non sono neppure percepibili rimanendo ancorati ai confini amministrativi e ai bacini tradizionali di riferimento delle politiche locali, esse richiamano la *necessità di una visione di insieme* (Balducci e al., 2011; Albrechts et al 2017). Ci indicano dunque la strada necessaria di uno sforzo cooperativo da parte di tutti i soggetti interessati, che parta dalla costruzione di nuove descrizioni della città capaci di proporre al sistema degli attori nuovi obiettivi e nuovi progetti su cui misurarsi.

Ho cercato di mostrare che la città contemporanea non è la degradazione della città moderna, è altra cosa: dobbiamo guardarla come un fenomeno nuovo, che ancora non riusciamo a comprendere pienamente, che è insieme esito del passato e anticipazione della città futura.

È difficile da afferrare, perché ciascuno degli attori che la popolano, che siano abitanti o decisori, ne ha solo visioni parziali, riesce a cogliere frammenti della realtà e fatica a costruirsene un quadro.

Essa presenta indubbiamente dei rischi, come sono quelli dell'accentuazione dei processi di polarizzazione sociale, frammentazione e de-territorializzazione, ma presenta anche straordinarie opportunità. Queste sono legate al fatto che la città contemporanea è l'anello di congiunzione tra locale e globale, tra reti di luoghi e reti planetarie, tra mondi di vita e processi di globalizzazione.

Sono possibili oggi scenari di conciliazione tra ciò che la città moderna ha dovuto separare. Se riusciamo ad avere una visione sufficientemente ampia delle dinamiche che la attraversano, possiamo immaginarci negli anni a venire un processo di crescita che intreccia strettamente le aspettative di sviluppo dell'economia con quelle della coesione sociale, della salvaguardia e della qualità dell'ambiente, della vitalità scientifica, culturale e artistica della città.

Noi possiamo aiutare questa prospettiva con interpretazioni e progetti volti a rafforzare la qualità dei luoghi e i legami con il mondo. Possiamo lavorare per far avere alla città, come suggerisce Beck (2003), "sia ali che radici".

Riferimenti:

Albrechts, L., Balducci, A. , Hillier, J (2017), *Situated practices of strategic planning. An International Perspective*, New York Routledge

Amin, A. e Thrift, N. (2005), *Città. Ripensare la dimensione urbana*, Bologna: Il Mulino

Balducci, A., Fedeli, V. Pasqui, G. (2011) *Strategic, Planning for Contemporary Urban Regions*, Aldershot Ashgate

Bauman, Z. (2005), *Fiducia e paura nella città*, Milano: Bruno Mondadori

Beck, U. (2003), *La società cosmopolita*, Bologna: Il Mulino

Lanzani, A. (2004) "Una insolita rappresentazione per la governance della regione urbana lombardo-milanese" in *Territorio*, n. 29/30

Secchi, B. (2003) "Urban Scenarios and Policies", in Portas, N. *Politicas, estratégias e oportunitades*, Lisbona: Fondaçao Calouste Gulbenkian

L'eredità di Expo *diventa* opportunità per Milano

di Massimiliano Sartori, The European House Ambrosetti

Il Parco della Scienza, del Sapere e dell'Innovazione come polo di eccellenza europea e mondiale nei campi delle lifescience, perché i confini di Milano sono quelli del globo terrestre.

Non tutti ne sono al corrente. Le buone notizie trovano meno spazio nell'informazione e poi non fanno clamore. C'è un progetto in fase avanzata per trasformare l'area che ospitò Expo 2015 in un polo di eccellenza mondiale nei campi delle lifescience, dell'healthcare, delle biotecnologie, della farmaceutica, dell'agrifood, della nutrizione, della data science e dei big data. Il tutto in continuità con il paradigma e lo spirito dell'Esposizione Universale, valorizzando gli investimenti già sostenuti e l'eredità di Expo.

Sono 3 i soggetti che al momento rappresentano gli assi portanti di questo ambizioso progetto: lo Human Technopole, l'Università Statale di Milano e una struttura ospedaliera di ricerca (IRCCS) che, con elevate probabilità, sarà il nuovo ospedale Galeazzi.

Lo **Human Technopole** sarà costituito ex novo e rappresenterà un polo di ricerca di livello internazionale in quegli ambiti scientifici che hanno l'obiettivo di portare beneficio alla salute e al benessere degli individui. Svolgerà un ruolo di "Hub" tra ricerca, università e imprese del territorio favorendo contatti tra loro e con network internazionali. Diventerà pienamente operativo intorno nel 2021 e a regime impiegherà 1.500 persone, di cui **1.000 ricercatori** reclutati con criteri di meritocrazia tramite bandi internazionali (si stima che circa la metà dei ricercatori saranno stranieri). Nei futuri dipartimenti scientifici dello Human Technopole saranno coinvolti attivamente all'incirca **500 dottorandi** (circa 150 per anno).

L'**Università Statale di Milano** trasferirà all'interno dell'area le attività che oggi fanno riferimento al nucleo storico di Milano Città Studi. Biologia, biotecnologia, medicina sperimentale, farmacologia, agroalimentare, scienze della terra, chimica, fisica, matematica e informatica, per un totale di 22 corsi di laurea triennale, 2 magistrali a ciclo unico, 23 corsi magistrali e 15 dottorati di ricerca, saranno trasferiti nella nuova area. Saranno spostate 20.000 persone, di cui 18.000 studenti. Ma il nuovo assetto e le nuove strutture aumenteranno la capacità di attrazione e saranno in grado di ospitare in breve tempo **20.000 studenti**.

La **struttura ospedaliera** di rango IRCCS (probabilmente sarà il nuovo ospedale Galeazzi) sarà un istituto privato accreditato con il Sistema Sanitario Nazionale (SSN) e rappresenterà un centro di eccellenza nella ricerca biomedica clinica e pre-clinica e nell'attività didattica. L'ospedale sarà eccellente nelle specialità di chirurgia ortopedica, oncologia ortopedica, neurochirurgia per la terapia di disordini del movimento, riabilitazione per il recupero funzionale, chirurgia plastica, cura delle ustioni, reumatologia, cardiochirurgia, cardiologia, chirurgia vascolare e chirurgia generale. La nuova struttura potrà gestire un flusso giornaliero di persone (tra pazienti, parenti e accompagnatori e personale medico e tecnico) che oscilla tra le **8.000 e le 9.000 unità**, di cui **3.000 tra medici e infermieri**.

Questo progetto, per il respiro internazionale dei suoi obiettivi, per l'importanza degli ambiti nei quali concentrerà le proprie attività, per il potenziale di attrattività a livello globale e per gli impatti che avrà sul territorio italiano, può considerarsi un'iniziativa di importanza strategica a livello nazionale.

Anche perché non finisce qui. Le tre strutture Human Technopole, Università e Ospedale, occuperanno circa la metà dell'area. La restante sarà riservata alle imprese che vorranno trasferire all'interno dell'area le proprie attività di ricerca e sviluppo, o parti di esse.

Arexpo, la società proprietaria delle aree che ha l'obiettivo di governare lo sviluppo del Parco della Scienza, del Sapere e dell'Innovazione, ha già ricevuto (ad aprile 2017) oltre 42 manifestazioni di interesse da parte di **imprese multinazionali** di elevato standing. È ancora tutto riservato, ma qualche nome ha iniziato a circolare: Roche, IBM, Nokia, Bayer. Ad oggi sono arrivate richieste per attività che impiegherebbero **ulteriori 9.000-12.000 persone altamente qualificate** nell'area.

I numeri in gioco iniziano a essere rilevanti: 1500 ricercatori e 500 dottorandi per lo Human Technopole; 20.000 studenti Universitari

nel settore medico-scientifico; 3.000 tra medici e infermieri; 6.000 pazienti ospedalieri; 9.000-12.000 occupati in ricerca da parte di imprese private. Stiamo parlando di 40.000 persone che tutti i giorni, mediamente, si muoveranno all'interno del Parco Scientifico. È probabile ipotizzare che, **a fine progetto, si raggiungeranno le 50.000 persone**, a seguito di ulteriori insediamenti di imprese private. Il futuro Parco Scientifico costituirà nei numeri un'altra città come Rho, che ospita il parco stesso.

In un recente studio presentato da The European House – Ambrosetti, valutando solamente l'impatto prodotto dai **3 soggetti** che, a oggi, sono gli assi portanti del progetto (Human Technopole, Università e Ospedale) su un orizzonte temporale di 10 anni, a **livello economico** si potrebbero generare nel sistema:

- **6,9 miliardi di Euro aggiuntivi tra nuovi investimenti e aumento del giro d'affari**[1] (2,4 dei quali generati dalla costruzione fisica delle strutture e degli immobili e i restanti 4,5 miliardi di Euro dalle attività del Parco);
- **3,2 miliardi di Euro di valore aggiunto** (1 dei quali generato dalla costruzione fisica delle strutture e degli immobili e i restanti 2,2 miliardi di Euro dalle attività del Parco).

Sull'**occupazione,** gli investimenti previsti e associati al progetto potrebbero generare nei **primi 4 anni**, durata prevista della fase cantiere, circa **6.700 unità**[2] aggiuntive l'anno. In seguito, a fine cantiere, cioè **dal quarto anno in poi**, l'impatto si potrebbe attestare a **3.000 unità**. Infine, l'impatto complessivo sul **gettito erariale aggiuntivo** (contributi sociali, irpef e ires derivanti dalle attività) si potrebbe attestare a **1,3 miliardi di Euro**[3] su un orizzonte temporale di **10 anni**.

Ma l'area è predisposta per ospitare l'insediamento di altre strutture (imprese, laboratori, centri ricerca, ecc.) e l'impatto complessivo dipenderà dal numero e dalla tipologia di attività che si insedieranno. In questo senso, le 42 manifestazioni di interesse sono già un segnale molto buono.

L'**ampiezza** e l'**orizzonte** di questa **iniziativa traguarda le generazioni future** e si connota con valenze sociali che vanno oltre la sfera economica e che integrano in un luogo aperto elementi di **scienza, istruzione, ricerca, salute, cultura e coesione sociale**.

La prospettiva di creare un luogo che diventi **motore del progresso culturale** e di uno sviluppo basato sull'**elemento educativo della scienza** pone le basi per trasformare, nei prossimi anni, il **territorio proiettandolo all'interno della comunità scientifica internazionale**, aumentandone l'attrattività per giovani, talenti e ricercatori.

La **contaminazione tra saperi di alto livello**, così come la creazione di un ambiente che favorisca l'**imprenditorialità ad alta professionalità**, dà risultati positivi che a bocce ferme non è possibile prevedere.

In questo senso, l'attrattività di un territorio non è solo legata a elementi economici, anzi, da un certo punto in poi, l'attrattività non è più solo economica.

Opportunità è la parola chiave che ispira l'intero progetto, che si basa sulla possibilità di dare continuità ai valori e agli intenti dell'Esposizione Universale del 2015. L'iniziativa è un'enorme opportunità per l'Italia, per la Lombardia e per Milano, per mettere insieme ricercatori italiani, europei e internazionali che lavoreranno in un **ambiente votato al progresso, all'innovazione, alla libertà, all'integrazione e alla tolleranza** e che potrà ispirare gli individui più giovani di tutto il territorio, presentando loro l'opportunità di poter **eccellere nella scienza, nella ricerca e nell'imprenditorialità** e di poter vedere i propri sforzi ripagati, con la possibilità di **far parte di un'eccellenza italo-globale**.

La costituzione del Parco potrà avere un impatto profondo e di lungo periodo su tutti gli indicatori non economici relativi al progresso e al benessere di una società.

Milano e la Lombardia hanno dimostrato, negli ultimi anni, di saper "fare sistema". Imprese, associazioni e istituzioni cooperano, senza troppe riserve legate a correnti politiche diverse, per il bene della città e per il progresso civile e produttivo.

L'esposizione Universale, il salone del mobile, la riqualificazione urbana di Porta Nuova, di Citylife, dei Navigli e della Darsena, i nuovi musei Armani e Prada, il nuovo edificio della Fondazione Feltrinelli, il centro direzionale di Amazon, la recente apertura di Microsoft House, i progetti di riqualificazione del Portello e quelli delle aree ex Falck dove dovrebbe sorgere la Città della Salute, dimostrano come sia possibile rendere attrattivo un territorio.

Il Parco della Scienza, del Sapere e dell'Innovazione rafforzerà ulteriormente l'internazionalità di Milano e della Lombardia e la sua attrattività. Che sia un esempio per l'Italia!

1 S'intende la somma di investimenti, consumi intermedi e consumi finali.

2 Calcolate ipotizzando per ognuna unità aggiuntiva stimata un'attività unica e a tempo pieno (8 ore di lavoro).

3 Un valore non distante dal totale degli investimenti pubblici previsti e approvati sull'Area.

L'intervista Laura Bertulessi

A.D. di Italtrans

Conosciamo Italtrans come uno dei principali soggetti del settore dell'Autotrasporto e uno dei principali partner italiani della Grande Distribuzione. Quali sono, secondo Lei, i fattori principali che fanno della Vostra azienda un player così competitivo?

Condivido la sua considerazione e apprezzo la domanda. Certamente una risposta più appropriata sarebbero senz'altro in grado di fornirla i nostri numerosi clienti, che da anni hanno deciso di sceglierci quali partner per le loro attività logistiche e rappresentano l'orgoglio della nostra azienda. In tutta coscienza ritengo che Italtrans, da sempre, adotti una politica ispirata alla massima interazione con il cliente per lo sviluppo di servizi customermade, che si fonda su flessibilità, velocità di risposta, cura del dettaglio e controlli di sicurezza sull'intera filiera.

La nostra competitività è figlia di un mix di valori e ingredienti, di cui siamo fervidi credenti e assertori. Alla base del nostro lavoro ci sono 3 fattori fondamentali: investimenti tecnologici, sistemi informativi e risorse umane. Riguardo ai primi, siamo probabilmente all'avanguardia e lo dimostrano la qualità dei nostri siti logistici che, dall'inizio del 2018, vedranno in aggiunta un impianto di prim'ordine caratterizzato da un alto livello d'automazione, a Calcio (BG), attualmente in fase di completamento; nell'ambito del trasporto abbiamo, inoltre, il 60% della nostra flotta Euro 6, alla quale si sta aggiungendo una parte importante di mezzi alimentati a metano. Per quanto concerne i sistemi informativi, possiamo parlare di "innovazione continua" e le molteplici applicazioni/personalizzazioni che sviluppiamo per i nostri clienti nel mondo della logistica sono una prova tangibile della nostra efficienza: a questo dobbiamo aggiungere le eccellenti prestazioni di applicativi studiati per la pianificazione, gestione e controllo dei mezzi, visibili dalla nostra sede h24. Infine, relativamente al capitolo risorse umane (importante elemento differenziante tra le imprese), abbiamo da tempo deciso di inserire in tutte le "mansioni di regia" svolte per la gestione dei siti logistici personale diretto che, opportunamente selezionato, formato e guidato, è garanzia di professionalità per il cliente. Crediamo che questi siano gli elementi che contraddistinguono il nostro "modus operandi" e che, quotidianamente verificati dal cliente, ci consentono di essere competitivi e preferiti sul mercato.

Cosa, secondo Lei, è cambiato nel settore durante gli anni della crisi economica?

La crisi economica che le aziende del settore hanno vissuto e in parte vivono tutt'oggi, è stata determinata essenzialmente da due fattori: l'andamento commerciale dei clienti e l'aumento dei costi di produzione del servizio. Il binomio di questi fattori è stata causa di dissesti economici importanti per alcune aziende del settore, arrivando in alcuni casi a determinarne il fallimento. Italtrans è un'azienda di servizi che vede nella logistica e nel trasporto il proprio core business e, pertanto, vive sulla crescita e sullo sviluppo delle proprie partnership con i clienti, che sono prevalentemente aziende della GDO e dell'industria alimentare, settore che ha risentito in minor misura della congiuntura negativa. Quindi, nel periodo difficile abbiamo avuto clienti che hanno risentito della crisi in termini di consumi/volumi/fatturato e altri che, forse più oculati o fortunati, ne hanno beneficiato, andando ad acquisire quote di mercato. Grazie all'eterogeneità di questo mix, continuando peraltro a proporci sul mercato per cogliere nuove opportunità commerciali, siamo riusciti a consolidare il pregresso e sviluppare ulteriormente il nostro

business. La situazione è comunque diventata più difficile in quanto il mercato ha aumentato la propria competitività, i clienti hanno generalmente incrementato la loro "aggressività commerciale", arrivando talvolta ad anteporre l'entità del costo alla qualità del servizio. In questo scenario abbiamo rapidamente dovuto riesaminare i nostri processi, riorganizzare i nostri siti e rivedere i nostri costi sia operativi (l'aumento dei carburanti, delle autostrade e della manodopera non ci hanno certo aiutato) sia di struttura, nel tentativo di erodere al minimo i margini e persistere nella nostra politica di investimenti. Sacrifici ne abbiamo fatti, ma riteniamo di aver reagito positivamente e il fatto che siamo qui a parlarne significa che la "nostra cura", la nostra capacità di adeguamento alla crisi, in una parola la nostra strategia, è stata premiata.

Sei Lei provasse a immaginare il futuro del settore del trasporto delle merci, che cosa vedrebbe? Di quali figure professionali le aziende del domani avranno bisogno?

Da ormai troppo tempo il settore dell'autotrasporto nel nostro Paese vive una situazione di grave crisi che ha determinato, negli ultimi anni, la chiusura di migliaia di imprese e la perdita di decine di migliaia di posti di lavoro. Le ragioni non sono dovute soltanto alla crisi economica di cui abbiamo parlato prima, ma anche al fatto che le nostre imprese non sono messe nelle condizioni di poter competere e subiscono una durissima concorrenza da parte di imprese "formalmente ubicate" nei paesi dell'Est, dove il costo di un autista è meno della metà del nostro, regolarmente inquadrato e retribuito.

Un altro punto estremamente critico del nostro sistema è rappresentato dall'inefficacia dei controlli da parte delle istituzioni preposte, anche a seguito delle recenti normative emanate. Alla luce di quanto sopra, non vedo un futuro positivo fin quando non saranno definite e rispettate regole in materia di competitività e legalità nel nostro settore: oggi il nostro comparto concede troppi spazi di manovra ai "cosiddetti furbi" e così facendo penalizza in modo inequivocabile le aziende come la nostra, che opera nel rispetto delle normative vigenti, sopportando costi che gravano pesantemente sui nostri conti economici e che minano la nostra competitività.

La situazione è nota e auspichiamo interventi energici da parte degli organi preposti ai controlli.

Riguardo alle figure professionali, penso che, in un mercato sempre più dinamico e concorrenziale quale sarà il nostro, la qualità dei processi adottati, della prestazione, dell'organizzazione e principalmente delle risorse umane, è e sarà un requisito imprescindibile e differenziante.

Per noi professionalità significa possedere e dimostrare, indipendentemente dal titolo di studio, competenze tecniche di mestiere (che peraltro si affinano e migliorano sul terreno) ma, soprattutto, evidenziare spirito di sacrificio, impegno e dedizione nel pianificare, organizzare e gestire le diverse fasi del processo operativo, finalizzate

ci sentiamo rassicurati dal livello dei risultati. Il fatto che le donne evidenzino generalmente alcune capacità/attitudini ci conforta; capacità organizzativa, versatilità, ma soprattutto una visione d'insieme, sono caratteristiche imprescindibili per un imprenditore e stiamo lavorando insieme proprio per affinare al meglio queste competenze per il futuro. Tutto questo, alimentato dal nostro impegno e l'esempio quotidiano che offriamo loro, auspichiamo possa fare la differenza per l'azienda del domani. La nostra mission di imprenditori, ma prima ancora di genitori, per continuare a dare solidità e prosperità a Italtrans, è quella di dare ai nostri figli, maschi o femmine che siano, gli strumenti idonei per svolgere questa missione al meglio e, se i nostri insegnamenti saranno compresi e messi in opera come oggi, avremo raggiunto l'obiettivo.

all'ottenimento di risultati lusinghieri. Operare in tal senso, con figure che possiedono queste qualità professionali e di carattere, significa, sia oggi che domani, mettere in campo i presupposti per soddisfare le aspettative del cliente, rafforzare il rapporto di partnership e, quindi, garantire il successo dell'azienda.

La flotta dei vostri 800 camion blu che percorrono le strade e autostrade d'Italia rappresentano una scommessa vinta. Ma c'è un'altra caratteristica di Italtrans: il futuro nelle mani di due giovani donne. Non è poco per un settore caratterizzato al maschile. Capacità organizzativa, versatilità, attitudine ad agire su più fronti contemporaneamente, approccio ai problemi con una visione d'insieme sono caratteristiche riconosciute alle donne. Pensa che in un'azienda leader nella logistica possano fare la differenza?

La nostra vita imprenditoriale è stata negli anni ed è tuttora ricca di preoccupazioni e sacrifici, peraltro spesso compensati da soddisfazioni personali e professionali. Guidare un'azienda, prendere quotidianamente decisioni importanti, impegnarsi per svilupparla confrontandosi in un mercato altamente concorrenziale, fornire lavoro a centinaia di persone ed avere infine la responsabilità di "far quadrare i conti" è certamente un'impresa sempre più difficile. Questa meravigliosa avventura, iniziata oltre 30 anni fa, ci vede "saldamente al comando" ma con un occhio al futuro, a quella che potrà/dovrà essere l'azienda di domani per i nostri figli, nel momento in cui delegheremo a loro questi compiti. Da alcuni anni le nostre figlie hanno iniziato il loro percorso in azienda, iniziando a cimentarsi nelle attività base del nostro mestiere, in quanto riteniamo che prima di "sedersi nelle poltrone del comando", debbano conoscere sul campo i dettagli, le peculiarità del nostro mestiere e ricoprire nel tempo ruoli di sempre maggiore responsabilità. L'inserimento delle seconde generazioni nelle aziende, lo dice la storia, presenta talvolta delle criticità ma posso affermare, con legittima soddisfazione, che le nostre scelte si stanno rivelando vincenti. Sotto la nostra guida e indirizzo, ma grazie anche alla disponibilità, collaborazione dei nostri quadri/dirigenti, questo iter formativo sta proseguendo come desideriamo e

Ragione Sociale: Italtrans

Indirizzo: S.P. 89, Strada Provinciale Est 11/G 24050 Calcinate (BG)

Telefono e fax: 035-8366611 / 02-57765549

Mail: info@italtrans.com

Sito internet: www.italtrans.com

Posizionamento: azienda di trasporto e deposito a servizio completo

Anno di fondazione e principali tappe della crescita: 1985, fondazione; 1986, primo trasporto a temperatura controllata; 2000, inizio dell'attività di logistica alimentare a temperatura ambiente; 2003, avvio della logistica per i freschi; 2004, avvio della logistica per i surgelati e del trasporto multi temperatura; 2009, avvio del servizio di deposito fiscale; 2015, la flotta raggiunge le 800 unità

Fatturato: 205 mln

Dipendenti: 1000

Età media e anzianità aziendale: 39 anni, più del 25% dei dipendenti è in azienda da più di 10 anni e il 61% da più di 5

Mezzi: 800 (730 trattori; 30 motrici e bighe)

Semirimorchi: 1.200 (535 refrigerati; 110 centinati; 260 isotermici; 295 multitemperatura)

Viaggi effettuati nel 2016: 448.000

Consegne effettuate nel 2016: 851.200

Km percorsi nel 2016: 80.000.000+

Totale superficie magazzini: 500.000 mq presso le piattaforme di Calcinate (BG), Costa di Mezzate (BG), Parma, Biandrate (NO), Limito (MI), Carpiano (MI), Basiano (MI), Liscate (MI), Catania, Melfi (PZ), Paese (TV), Montegalda (VI), Anagni (FR), Prato.

Tipologia magazzini: Surgelati, 80.000 mc; Fresco, 107.400 mq; Ambiente, 318.600 mq; Non alimentare, 68.000; Fiscale, 6.000 mq

Certificazioni: Certificato ISO 9001:2008

Preziose *di ieri e di oggi*

di Nadia Lucchesi, socia fondatrice e segretaria dell'Associazione Preziose

Il nome "PREZIOSE" evoca un'avventura, un'esperienza straordinaria iniziata in Francia da Catherine de Vivonne, marchesa di Rambouillet, che nel 1618 aprì la sua camera da letto, la "camera azzurra", alle libere conversazioni con le amiche, donne tra i venti e trent'anni che da lì coltivarono il dialogo e l'amicizia tra loro per tutta la vita. Si chiamavano tra di loro "ma précieuse" e durante i loro incontri nominarono i legami fortissimi di stima, ammirazione e affidamento che esistevano tra loro, sperimentando una forma di scambio tra donne, in cui ognuna era riconosciuta "sovrana" dall'altra. Insieme crearono un laboratorio del saper stare al mondo che orientava con la forza delle parole quello che accadeva a corte, a Parigi, nella vita politica della Francia, attraverso il piacere e l'autenticità della libera conversazione.
Eredi della *domna*, la sovrana della civiltà cortese del XII secolo, le Preziose ragionavano sui fondamenti di una nuova civiltà dei rapporti, affinavano la capacità di esporre il proprio pensiero, di giudicare i costumi, le decisioni del governo. Gli uomini ammessi alla loro frequentazione erano chiamati ad adottare una lingua senza volgarità e a praticare la "galanteria", "l'amore da lontano", cioè senza incontro sessuale. Queste donne geniali indicarono la possibilità di realizzare un nuovo ordine sociale e simbolico, mettendo nelle relazioni, al posto della volgarità, della sciatteria, dell'avidità, della crudeltà, della furbizia, gioia e onestà, verità soggettiva e rispetto dell'altro/dell'altra, affinità spirituale e senso della bellezza.
Di fatto, afferma **Annarosa Buttarelli nel suo libro *Sovrane. L'autorità femminile al governo*** (Il Saggiatore 2013), le Preziose "governavano stando a casa propria" con l'autorità e la sapienza delle relazioni. Il loro fu un vero movimento che dalla Francia si sviluppò in tutta Europa tra gli anni '50 e '60 del secolo XVII, portando cambiamenti profondi e generali nei costumi, nelle abitudini di vita, nel linguaggio, nell'educazione, nella rappresentazione dei sentimenti, a partire dalla consapevolezza del valore che l'essere donne costituiva per tutte loro.
Le parole delle Preziose precedono la presa di coscienza femminista e sono giunte fino a noi, restituendoci intatta la loro forza trasformativa.
Sono tantissime oggi, in ogni parte del mondo, le donne che possono essere chiamate "preziose": preziose l'una per l'altra, per la città e il territorio in cui abitano. Sono donne che esercitano autorità femminile al lavoro, pensano in grande, scrivono e prendono la parola pubblicamente, affrontano in modo non distruttivo i conflitti tra i sessi e tra le generazioni, inventano forme inedite di governo che rendono migliore, più felice l'esistenza comune. La forza di questi gesti, politici nel senso più alto, viene loro innanzitutto dall'essere in relazione con un'altra donna, dal riferirsi alle parole e ai gesti di altre loro contemporanee, dal valorizzare le genealogie femminili del passato.
Di fronte all'evidente crescita del protagonismo femminile nella vita pubblica italiana e mondiale, si ripresenta, tuttavia, una domanda cruciale: le donne saranno veramente capaci di trasformare il mondo, di realizzare quella che Carla Lonzi, una "madre" di tutte noi, indica come "eterna istanza del femminismo", cioè la lotta incessante contro l'assimilazione, lo sfruttamento, lo scivolamento e il pervertimento delle ragioni avanzate dalle donne? Quando, nel 2013, è uscito il libro di Annarosa Buttarelli, la sua analisi ha offerto nuovi strumenti a molte donne - io ero una di loro - che nella nostra città si stavano interrogando proprio su questa questione. Se una crisi profonda dei principi democratici crea un grave problema per la convivenza civile, non basta che alcune volonterose propongano di risolverlo con una "cura" di rappresentanza femminile, scriveva Buttarelli; l'unica via percorribile è quella di sostenere con radicalità e coraggio una conversione trasformatrice, di invitare le donne a fare "un passo avanti d'autorità" nel mondo che le vede protagoniste, di convincere gli uomini ad abbandonare l'esclusività della loro tradizione, cosicché trovino finalmente nel grande pensiero femminile, soprattutto quello del Novecento, indicazioni di orientamento per la fuoriuscita dalle innumerevoli crisi che li travolgono, insieme alle loro istituzioni.
Già dopo il Convegno femminista di Paestum del 2012, tra la "Consulta delle Cittadine" di Venezia-Mestre, luogo di partecipazione democratica, di cui facevano parte più di quaranta associazioni e gruppi e alcune donne, che da anni agivano in città la loro autorità e competenza nei diversi ambiti della società e delle istituzioni, si è aperto uno scambio che mirava a superare le divisioni legate ai modelli stereotipi della politica maschile (partiti, sindacati, appartenenze ideologiche e religiose), a ritrovare la forza di una comunità d'intenti. L'idea di una "sovranità femminile" sosteneva lo sforzo di mettere in parola alcune pratiche che vengono dalla politica delle donne, un "vademecum" di preziose indicazioni e misure, utili sia per quelle che stanno nelle istituzioni sia per quelle che s'impegnano nella vita sociale, familiare e lavorativa, sia per gli uomini che sanno riconoscere l'efficacia dell'azione e del pensiero femminili. Si trattava di mostrarne

l'eccellenza, là dove si manifesta, di nominarla, farla conoscere come forza generativa di nuove realtà. Tutte noi eravamo consapevoli che il protagonismo generale delle donne ha necessità di essere ricondotto a una fondazione, una genealogia, perché molto spesso si presenta senza radice e sconta il fatto che non è avvenuta una trasformazione soggettiva profonda che valorizzi la differenza sessuale.

Dopo un percorso che è durato tre anni, nei quali si sono organizzati momenti alti di confronto pubblico e di discussione con moltissime donne della nostra e di altre città italiane, è maturata l'idea di dare vita a una nuova associazione, per tener insieme e far dialogare diverse realtà, creando così una rete di relazioni e di progetti ampia e articolata a livello nazionale. Raccogliendo la scommessa politica di Annarosa Buttarelli, l'abbiamo chiamata "Preziose", fedeli all'esperienza della civiltà della conversazione del XVII secolo, ma anche alla straordinaria radicalità di **Carla Lonzi**, che sulla "preziosità" molto ha ragionato e che già nel 1970 (***Sputiamo su Hegel*, Scritti di Rivolta femminile**, Milano 1974, p. 61) scriveva: «**Noi diciamo all'uomo, al genio, al visionario razionale che il destino del mondo non è nell'andare sempre avanti come la sua brama di superamento gli prefigura. Il destino imprevisto del mondo sta nel ricominciare il cammino per percorrerlo con la donna come soggetto**».

Nei molti anni che sono passati da allora si è sviluppata esponenzialmente la disponibilità di esperienze, teorie, pratiche, esercizi di sovranità, ricerche filosofiche e politiche, prove di governo femminile: un'eredità di enorme valore, cui tutte le donne possono attingere e che anche gli uomini più attenti sanno riconoscere.

Le finalità dell'associazione sono molteplici: la prima è promuovere la fondazione di una "Scuola di alta formazione per donne di governo", proprio perché quel tesoro che in tante abbiamo elaborato e custodito diventi patrimonio comune. Oltre a ciò, le "Preziose" intendono: favorire, valorizzare e diffondere le pratiche dell'autorità femminile a vantaggio di donne e uomini che s'impegnano nel governo dei beni pubblici, delle istituzioni, dell'economia e del vivere civile; promuovere reti di relazione sull'intero territorio nazionale per uno scambio politico alto sulle pratiche messe in atto nei diversi contesti di vita sociale, culturale, lavorativa; curare la connessione in rete delle realtà che, a livello nazionale e internazionale, si prefiggono obiettivi simili; dare vita a una "comunità pensante" che elabori, ricerchi e studi le forme della politica generative di autorità femminile.

Già sono operanti le *Preziose* di Ravenna, che hanno organizzato l'anno scorso un'esperienza inedita di "scuola di politica a radice femminile", mentre a livello locale abbiamo pensato di avviare delle accademie per offrire strumenti, riferimenti di pensiero, esempi pratici che aiutino le più giovani, quelle che si affacciano ora al femminismo a capire come sia possibile agire, in ogni ambito della società e della poltitica, restando fedeli alla propria genealogia.

Sarà, però la Scuola di alta formazione per donne di governo, la prima nel suo genere che, a livello nazionale e non solo, saprà offrire un percorso per acquisire competenze professionali, amministrative, politiche e culturali, per evitare i pericoli dell'inclusione e sviluppare il radicamento nel sapere e nel merito femminile, là dove una donna occupa un posto decisionale.

Vi si creeranno le condizioni soggettive e relazionali perché la differente esperienza femminile generi nuove istituzioni per la convivenza. Questa Scuola sarà aperta anche a uomini che intendano formarsi alle pratiche politiche proposte dalla genealogia femminile di governo.

Si è costituito a Roma, il 20 ottobre 2016, un Comitato Promotore le cui presidenti sono Luana Zanella (ex-deputata e attuale presidente dell'Accademia di Belle Arti di Venezia) e Tiziana Coccoluto (magistrato e vice capo gabinetto del Ministero dei Beni Culturali), con il compito di costituire il fondo economico necessario per realizzare la Fondazione della Scuola. Possono aderire al progetto, anche con donazioni, associazioni, singole, singoli, aziende, sindacati, enti locali, chiunque desideri che la Scuola diventi realtà.

Siamo convinte che le donne sapranno comprendere il valore di questa impresa, la sua assoluta necessità: non basta più la vigilanza sui diritti né la pretesa di uguaglianza di trattamento economico, occorre adesso collocarsi sul piano del conflitto tra differenti ordini simbolici.

Sappiamo ormai dove le istituzioni di origine maschile stanno conducendo l'intera umanità. I rimedi allora non possono che essere radicali, perché non basta "contenere il danno", come spesso le donne sono chiamate a fare. Questo è il momento di una generale conversione, di una trasformazione irreversibile, grazie alla capacità di agire con efficacia, propria della sapienza femminile, che ha una valenza cosmologica, come s'impara dalle opere di Ildegarda di Bingen, di Anna Maria Ortese e di tutte quelle donne consapevoli che la condizione umana è solo una parte dell'energia che ci abbraccia e ci sostiene.

Le donne dell'Associazione Preziose si incontrano a Verona, presso il Circolo della Rosa, il 20 maggio, per confrontarsi e decidere come andare avanti insieme, con quale forma di relazione e con quali responsabilità e progetti. Annarosa Buttarelli presenta «una proposta di formazione interessante, le "Accademie delle eccellenze femminili": ogni Accademia dispone i suoi moduli di formazione intorno a un tema centrale (Prendersi cura, Spiritualità, Nascita, Femminismo ecc.) che caratterizza ciascun percorso e lo convoglia in un ambito cruciale per la ricerca di buone soluzioni, che non siano la replica burocratica di meccanismi, normative e consuetudini che condizionano l'amministrazione e il settore pubblico né un semplice inserimento di donne in schemi progettati da altri». Avremo occasione di parlare ancora di loro.

Qui a Ramallah

di Oriella Savoldi

“Ti trattano bene i miei connazionali?” domanda una signora palestinese a una giovane donna italiana. “Perché me lo chiede?” risponde la giovane, dopo averla rassicurata sulla buona accoglienza che i palestinesi riservano ai visitatori stranieri e da lei personalmente sperimentata nel corso della sua attuale permanenza.
“Perché durante il mio viaggio in Italia- racconta la signora rievocando lo stupore che l’aveva colta – non dico una parola, ma neppure di uno sguardo sono stata *degnata*.”
Non mi arriva la risposta della giovane italiana, ma sento il suo imbarazzo farsi anche mio, mentre le ultime parole di una conversazione ascoltata senza volerlo rievocano in me un ricordo. Quello del recente richiamo di Papa Francesco a rivolgere uno sguardo verso chi soffre di povertà e privazioni. Uno sguardo *dritto negli occhi* affinché ciascuno, ciascuna possa riconoscersi parte della stessa umanità, per quel che è, vive e patisce, degno e degna di rispetto e considerazione. Uno sguardo che consenta di cogliere il dolore quando c’è e si annida muto e acuto nel profondo di un corpo vivente e pensante. Come quello appena colto non senza una fitta al cuore nello sguardo delle madri palestinesi che, qui a Ramallah, stanno sostenendo

lo sciopero della fame dei loro figli o figlie, prigionieri nelle carceri israeliane.
Lo sciopero della fame é stato indetto dai prigionieri palestinesi come azione estrema per rivendicare condizioni più umane, il 17 aprile 2017. Vi aderiscono più di 1600 prigionieri, fra uomini, donne, minorenni e malati, che si consumano fra gli atroci dolori indotti dall’astinenza dal cibo necessario per vivere. Tanti fra loro quelli trattenuti in detenzione “amministrativa”, la cui caratteristica è di avere, quanto a cause e durata, termini incerti e di non potersi avvalere di un regolare processo. Dei circa settemila

detenuti palestinesi nelle carceri israeliane, gli aderenti stanno rischiando la morte per riscattare la loro vita. Non ancora *in libertà, perché sia degna di essere vissuta*, quanto per condizioni più sopportabili dagli esseri umani quali sono.
Una scelta estrema, inquietante, paradossale, quella di negarsi il cibo, di confrontarsi con la morte per poter vivere. Molte sono le manifestazioni e i presidi a sostegno della loro iniziativa, in Palestina e in tante parti nel mondo. Ciò nonostante, la reazione israeliana resta rigida e incomprensibile, di totale chiusura alle loro richieste e non mancano atti di repressione da parte delle forze speciali di polizia e da parte dei coloni che sono arrivati ad allestire dei barbecue sotto le mura di un carcere per provocare i prigionieri in sciopero.
Gli occhi delle madri presenti nel presidio di Ramallah, con strette fra le mani le fotografie dei loro figli e figlie prigionieri,

parlano di tutto questo. Svelano lo strazio che invade i loro corpi, dell'impossibilità di abbandonarsi alla rassegnazione, quand'anche insidiosa, giusto per avere un po' di pace, quando in gioco c'è la vita, ogni vita, quella che per amore i loro stessi corpi hanno messo al mondo.
Non puoi restare indifferente. Non puoi non renderti consapevole del torto loro inflitto, della violenza subita, non meno di quella riservata ai loro figli e figlie, privati di rispetto e libertà, anche se poco più che bambini e bambine.
Di quali torti si sono macchiati per giustificare queste detenzioni amministrative, non è dato saperlo. Di certo sono nati in una parte di mondo in cui, più che altrove, violenza e ingiustizia restano tollerate e impunite, peraltro con responsabilità precise e ben conosciute.
Vivere in pace, in libertà, vivere fra esseri umani rispettosi, che sanno guardarsi dritto negli occhi è l'aspirazione da condividere, che vale la promozione di iniziative, la ricerca di una via di scampo per un mondo più *buono e giusto*. A ciascuno, a ciascuna di noi, queste madri rivolgono il loro appello. Esso vale a Ramallah, in Palestina, terra tormentata e contesa, vale nei paesi martoriati dai troppi conflitti distruttivi e lungo le traiettorie affrontate da migliaia di migranti, vale ovunque c'è vita, fra esseri umani e fra esseri viventi. Chi sente il loro appello si attivi, perché si illumini l'intelligenza del cuore.
Promuovere iniziative, non far mancare l'attenzione internazionale, sostenere l'apertura verso le richieste avanzate dai prigionieri in sciopero significa sostenere le madri nel dare la vita, nel loro desiderio di una vita che valga la pena vivere, una vita -come richiamava la signora palestinese- *degnata* dallo sguardo altrui.

Il male dentro o fuori di noi

di Osvaldo Cisternino

"Si sofferma sulla sponda del fiume, come ipnotizzato dall'acqua. Barbuto, un lungo cappotto scuro e guanti bianchi, rimane sullo stretto ponticello a rimirare la corrente impetuosa, poi si guarda attorno, l'aria un po' smarrita, la sua presenza l'unica curiosità nella monotonia di una sera invernale in un luogo gelido e sperduto che si spaccia per cittadina e di nome fa Cloonoila". Così *Edna O'Brien*, grande scrittrice irlandese giunta, a 85 anni, al suo diciassettesimo romanzo, narra nel suo bellissimo nuovo libro, *Tante piccole sedie rosse*, l'arrivo del Dr Vladimir Dragan nel quieto e noioso borgo irlandese di Cloonoila. Lo straniero ha aria da *santone* e desta subito grande curiosità fra la gente del posto, soprattutto fra le donne. Si qualifica come *guaritore e sessuologo*. Viene dal Montenegro.

"Molto tempo dopo qualcuno avrebbe riferito di strani fenomeni avvenuti in quella stessa sera d'inverno; cani che abbaiavano all'impazzata, come se ci fosse il temporale, il verso dell'usignolo di cui non avevano mai udito il canto né i gorgheggi così a ovest. La figlia di una famiglia di zingari, che abitava in una roulotte vicino al mare, giurò di aver visto lo spirito maligno di quell'uomo entrare dalla finestra e puntarle contro un'accetta.".

La verità viene fuori man mano. L'uomo è un ricercato dalla polizia internazionale per crimini di guerra, commessi in Bosnia. Pulizia etnica. L'assedio di Sarajevo. Il massacro di Srebrenica. Atrocità – impensabili in un borgo così quieto e noioso come Cloonoila – che emergono poco a poco nel racconto come macchie di sangue che, anche se cancellate, riaffiorano.

Edna O'Brien nel suo nuovo romanzo ha avuto la forza e il coraggio di affrontare la memoria della guerra nella ex-Jugoslavia – atrocità commesse non da fanatici islamisti ma da europei nel cuore dell'Europa, a due passi da noi – che, come ogni grande male, per quanto rimosso non si può cancellare. Il titolo, *Tante piccole sedie rosse*, allude alle 11.541 sedie rosse che furono disposte, nel 2012, sul principale corso di Sarajevo per commemorare le vittime dei cecchini durante l'assedio. Molte di quelle sedie erano più piccole delle altre, in ricordo dei bambini morti.

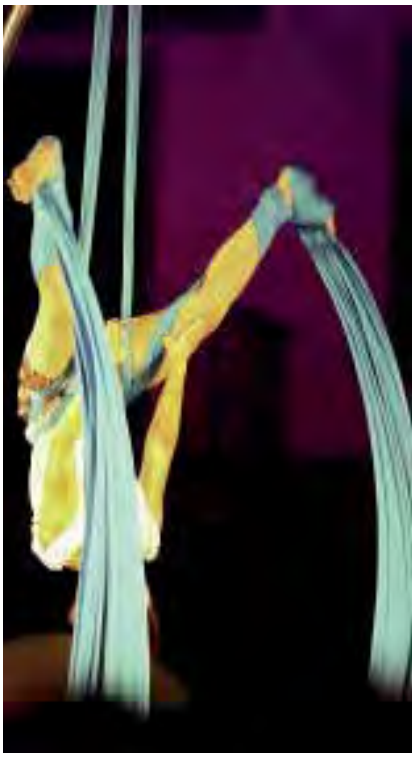
Edna O'Brien
Tante piccole sedie rosse
Einaudi 2017
(p. 304, € 18,00 cartaceo - € 9,00 e-book)

Per il personaggio di Vladmir Dragan l'Autrice si è dichiaratamente ispirata a *Radovan Karadžić*, medico, sedicente filosofo e poeta, che nel marzo 2016 è stato condannato a 40 anni di reclusione in primo grado dal Tribunale Penale Internazionale dell'Aia, per genocidio (a Srebrenica), crimini di guerra e crimini contro l'umanità: anche *Karadžić*, come il Dragan del romanzo, durante la sua latitanza si era spacciato per guaritore e sessuologo, anche se non in Irlanda ma in Austria.

Il tema centrale del romanzo, tuttavia, non è la guerra nella ex-Jugoslavia: la protagonista, la cui storia occupa il centro del racconto, è Fidelma, una donna sulla quarantina, bella e affascinante, sposata con un uomo molto più anziano di lei, con il quale mantiene un rapporto affettuoso quanto fiacco. Vorrebbe un figlio che lui non riesce a darle.

L'arrivo dello straniero sconvolge la sua vita: ne è incuriosita, affascinata, se ne innamora e, infine, vuole un figlio da lui.

Pur non volendo svelare l'avvincente



trama del racconto per non togliere il piacere di scoprirla leggendo direttamente il libro, qui posso comunque dire che la scoperta della vera identità dello straniero condurrà Fidelma sulla soglia della perdita di sé: quello che avvince nei grandi romanzi – e questo lo è – più che la trama in sé è il dilemma morale che porta il lettore a riflettere sul bene e sul male.
Nel 2001 segnalai al riguardo un bel saggio di Abram B.Yehoshua, *Il potere terribile di una piccola colpa* (Einaudi, 2000), nel quale – di contro al prevalere di un approccio psicologico e sociologico nei confronti della letteratura – è rivendicata l'importanza del recupero di un esame morale dei personaggi e delle vicende narrate. Partendo dal commento di una serie di testi classici, nel suo saggio Yehoshua è riuscito a dimostrare con sorprendente chiarezza ed efficacia l'importanza del ruolo del dilemma morale nel coinvolgimento dei lettori.
Il nuovo romanzo di Edna O'Brien fornisce un'ulteriore riprova alla tesi di Yehoshua: il dilemma di Fidelma – e, con lei, del lettore – in questo caso riguarda, secondo me, anzitutto l'alterità del male. Com'è possibile che si sia innamorata di un criminale responsabile di atrocità inenarrabili? Che cosa c'era in comune fra lei e lo straniero? In cosa consiste la seduzione del male? Quanto le atrocità che accadono spesso vicino a noi ci sono estranee? Quanto il male è dentro e quanto fuori di noi?
Il personaggio di Fidelma resta indelebilmente impresso nella memoria del lettore. Come nelle favole che avvincono i bambini, ci conduce al confronto con il mostro, da un lato alla paura di soccombere e dall'altro alla speranza di superare la prova per poter continuare a vivere.
Fidelma va alle ultime udienze del processo dell'Aia.
"In quell'aula si soffocava. Fidelma pensò tutt'a un tratto che dentro le si annidava ancora una traccia di lui, minuscola e spettrale, una macchia effluviale che sarebbe rimasta per sempre, le sue stimmate. Fu allora che decise di chiedere un appuntamento per incontrarlo, perché fra loro due bisognava sistemare le cose."

Incontra Dragan ma ogni dialogo risulta impossibile. *"Sono un poeta, io* – dice Dragan – *sono un artista, un umanista, santo Iddio, ingabbiato in questo universo puzzolente per crimini che non ho commesso"*. La verità, malgrado prove e testimonianze schiaccianti, non può essere ammessa. *"Tu sai benissimo quello che hai fatto…* – conclude Fidelma – *In certo senso vorrei che fossi pazzo, ma non è così… sei uno dei bugiardi incalliti di Lucifero… un mostro."*
"Lei vuole risposte..." le dice un altro dannato di Sarajevo, venuto all'Aia per il processo. *"Vuole che lui si spieghi... non le avrà... lui non può... i sentimenti non sono gli stessi nel luogo da cui proviene lei e in quello da cui proviene lui... carneficina… Se ne torni a casa."*
Già, quali sono i sentimenti nel luogo da cui proviene lui?
È questo che Fidelma non può capire, e noi con lei. Come spiegare che, dopo centinaia di anni di convivenza pacifica, a Sarajevo i vicini, gli amici di infanzia si sono scannati fra loro? In nome dell'etnia, come in ogni nazionalismo, in ossequio ad una sorta di sacralizzazione del proprio popolo, che poi altro non è che la sacralizzazione di se stessi e la de-umanizzazione degli altri, ridotti a fastidiosi oggetti di inciampo per il proprio potere. In Europa ci si è scannati per migliaia di anni, e forse è prudente non dare l'attuale situazione di pace per scontata.
Queste sono alcune delle riflessioni che derivano dalla lettura del romanzo, che ho trovato avvincente e consiglio vivamente. Come ha dichiarato Philip Roth, *"La grande Edna O'Brien ha scritto il suo capolavoro"*.

Un palcoscenico sotto le stelle

"4 signorine, 3 zollette d'ironia, 2 cucchiai di nostalgia, 1 pizzico di follia, fuoco q.b. e una teiera". È "L'ora del the", lo scintillante spettacolo – in senso letterale e non solo emotivo – offerto da *Le Lapille*, quattro bravissime e deliziose ragazze che scherzano con il fuoco nell'atmosfera effervescente dei briosi anni '50, sospesi tra rock'n'roll americano e canzoni di Fred Buscaglione.
Lo scenario è quello del Lungolago di Sarnico, graziosa cittadina ricca di storia situata in terra bergamasca, là dove il Sebino – meglio conosciuto come Lago d'Iseo – torna a essere fiume Oglio per perdersi, infine, nel Po dopo aver attraversato le pianure agricole di diverse province lombarde.
In simbiosi con la sorella Paratico, collegata sulla sponda bresciana dal ponte che segna il tangibile confine meridionale tra lago e fiume, Sarnico si trasforma per qualche giorno, nel caldo estivo di fine luglio, in un palcoscenico a cielo aperto invaso dalle esibizioni degli "Artisti di Strada" o "Buskers", termine anglofono che sintetizza l'attività creativa e ludica offerta dai moderni giullari della nostra epoca.
Le diciotto edizioni all'attivo danno il senso di quanto il "Sarnico Busker Festival" (http://www.sarnicobuskerfestival.it/) sia ormai diventato un evento consolidato e un appuntamento tradizionale per chi lo organizza, per chi lo anima e per chi partecipa.
Vicoli, piazzette, piccole corti, viuzze, incroci stradali: non uno ma mille piccoli spazi diventano le improvvisate scenografie, prive di quinte e addobbi, che ospitano spettacoli per un pubblico senza età.
Grandi e piccini assistono, ammirano, si stupiscono e si divertono insieme di fronte alle esibizioni di funamboli, acrobati, giocolieri, musicisti, mimi, danzatrici, ballerini, caricaturisti, indovini e cartomanti.
Installazioni e luci – capillari, efficaci, funzionali e non invadenti – permettono agli spettatori di gustarsi ogni rappresentazione in tutta la propria ricchezza visiva.
Accompagnati dalle note della *Caravan Orkestar*, un'allegra fanfara di musicisti che sfila tra vie, vetrine e negozi della cittadina bergamasca al ritmo di musiche balcaniche condite da un pizzico di klezmer ebraico, ci si può imbattere nelle evoluzioni di *Che Cirque*, un pugile sgangherato che sogna di diventare un super eroe a cavallo della sua incontrollabile BMX; oppure incrociare le esilaranti improvvisazioni mimiche di *Manu Porfavor*, un folletto sudamericano alle prese con il traffico stradale; o ancora, calarsi nel mondo poetico di *Joujoux Folies*, dove un soldatino e una bambola di pezza imparano a convivere - fra acrobazie esuberanti ed eclettismo danzante - pur nella diversità del loro status.
La magia delle bolle di sapone, minuscole, giganti e dalle forme più impensabili, si rivela invece sul ciottolato di un piccolo cortile grazie ai due buffi personaggi di *Bubbles on Circus*, mentre in una piazzetta poco distante, tra la suggestione di immagini proiettate sugli edifici circostanti, si muove con grazia e abilità la danzatrice di *Compagnia Tau* alle prese con una marionetta, suo alter ego, e una raffinata giocoleria.
Sulla sponda opposta del lago, fra le sonorità blues e jazz della formazione bresciana *Bric a Brac*, si recita la "commedia romantica su filo teso" della coppia *Cia Autoportante*, alla ricerca di stabilità amorosa fra equilibrismi non solo metaforici, nonché lo spettacolo infuocato delle scoppiettanti *Lapille* in prossimità dei binari della vecchia stazione.
Questi sono solo alcuni protagonisti fra i 160 artisti di strada appartenenti a 50 diverse compagnie e provenienti da tutto il mondo che si avvicendano in circa 250 spettacoli, ripetuti in diversi luoghi e momenti della giornata, per consentire la più ampia partecipazione possibile di pubblico. Già dal tardo pomeriggio e fino a notte inoltrata, fantasia e divertimento

diventano le parole d'ordine per le circa 40.000 persone che popolano l'intero Festival per quattro intensi giorni di festa. E se Sarnico mette a disposizione il romantico calore del suo antico centro storico, Paratico offre la delicata bellezza delle recuperate "chiatte", gli antichi approdi da cui salpavano e attraccavano le imbarcazioni che trasportavano i carri ferroviari dalla vicina stazione alle acciaierie della capo lago Lovere.
In questa grande kermesse creativa trova naturalmente posto anche il "villaggio dei buskers", dove, tra le bancarelle del mercatino etnico-artistico e le tavolate di cibo di strada fra cui scorrono fiumi di vino e di birra, si può cercare soddisfazione per il corpo oltre che per la mente.
Il lago, dal canto suo, tra i riflessi delle luci degli edifici e i profili delle montagne che si specchiano nelle sue acque in placida compagnia di cigni, gallinelle d'acqua, svassi e germani reali, assume il ruolo di suggestiva cornice che abbraccia questa rappresentazione interattiva di allegria e di meraviglia fra il popolo dei teatranti e quello degli spettatori.
Lo scenario naturale e gli spazi urbani si trasformano, quindi, nel palcoscenico teatrale di forme d'arte non meno importanti ed emotivamente coinvolgenti di quelle che si svolgono normalmente nelle classiche sedi istituzionali.
D'altra parte, come si potrebbe combattere tra palchi, loggioni, velluti e poltrone l'insolita, dirompente e irriverente "battaglia dei cuscini" che sancisce la chiusura del festival?

© testo di Franco Mammana
© fotografie di Clara e Franco Mammana

NOSTOP
RESPONSABILE DI REDAZIONE Vittoria SCORDO
GRUPPO DI REDAZIONE Guido BARCUCCI, Luca STANZIONE
PROGETTO GRAFICO ORIGINARIO Armando Artibio FANFONI - RESTYLING URAKEN Graphix
Redazione Via Morgagni 27 - 00161 Roma - Tel. 06.440761
Contatti mail: nostop@filtcgil.it - I numeri arretrati sono consultabili su: www.filtcgil.it
Supplemento al n°5 - maggio 2017 de "Il lavoro nei trasporti" Mensile della FILT-CGIL nazionale Direzione/Amministrazione EDITRICE EDITRASPORTI
Via Morgagni 27 - 00161 Roma Iscritto al n°92/82 del Registro Pubblicazioni periodiche del Trib. di Roma il 10/3/82 Testata registrata presso il Registro Nazionale della Stampa Direttore Responsabile Paolo Serventi Longhi Sped. in abb. postale c26 art.20 lett. B art.2 della legge 23/12/96 n° 662 Roma
Chiuso in tipografia: 16 maggio 2017 BINE EDITORE - Corso di Porta Vittoria 43, Milano
Videoimpaginazione e fotolito PRG Via Gaffurio 2, Milano - info@prgfotolito.it - Graphic Artist: Roberto Ambrosioni

FILT-CGIL

CGIL